BORROWER'S NO.	ISSUE DATE	BORROWER'S NO.	ISSUE DATE

معاشیات ہند

جلد دوم

معاشیات ہند 1945

سلسلۂ نصابات علمیہ جامعۂ عثمانیہ

نشان ....

معاشیات ہند

نظر ثانی شدہ بار پنجم سنہ ۱۹۳۹ء

جلد دوم

مصنفہ

جی، بی، جتھار
ام، اے (انڈین ایجوکیشنل سروس)

و

ایس، جی، بیری
ام، اے (بمبئی ایجوکیشنل سروس)

مترجمۂ

مولوی رشید احمد صاحب
بی، اے (علیگ) ایف، آر، ای، ایس (لندن)
سابق رکن سررشتہ تالیف و ترجمہ جامعۂ عثمانیہ

۱۳۶۴ھ ۱۳۵۴ف ۱۹۴۵ء
سنہ م سنہ م سنہ

مطبوعۂ

دار الطبع جامعۂ عثمانیہ سرکار عالی حیدرآباد دکن

فہرست مضامین

معاشیات ہند جلد دوم

بسم اللہ الرحمٰن الرحیم

پہلا باب

۱۔ تامین صنعتی ترقی کی معاون ہے

اہل ہند اپنی قوم کو نئے راستے پر چلانے کے لیے حکومت ہی کو ہمیشہ سے رہبر سمجھتے رہے ہیں۔ ہندوستان میں انتہائی قسم کے فلسفۂ انفرادیت کے پیرووں کی تعداد کسی زمانے میں بھی زیادہ نہ تھی۔ اس کے برخلاف انگلستان میں یہ فلسفہ اس درجہ عوام کے دل و دماغ پر چھا گیا تھا کہ ہر قسم کی سرکاری مداخلت محض فضول اور پریشان کن خیال کی جاتی تھی۔ لیکن موجودہ زمانے میں یہ فلسفہ جبکہ خود انگلستان ہی میں نظروں سے بڑی حد تک گر چکا ہے ہندوستان میں اس کے ماننے والوں کی تعداد کے بڑھنے کا امکان اور بھی کم ہو گیا ہے۔ یہاں حکومت ہی سے یہ درخواست کی جائے گی کہ وہ ملک کو صنعتی بنانے میں دلچسپی لے اور صنعتی ترقی کی تدابیر اختیار اور نافذ کرنے میں پیش قدمی کرے۔ چنانچہ عام طور پر ان تدابیر میں سب سے مقدم ”تامینی محصول“ سمجھا جاتا ہے۔

۲۔ ہندوستان میں تامین کے حق میں سب سے بڑی دلیل۔

ہندوستان کے لیے تامینی پالیسی کی تائید میں سب سے زیادہ زور عام طور پر ”نوخیز صنعت“ کی دلیل پر دیا جاتا ہے۔ یہ خیال کیا جاتا ہے کہ تامین کے تحت صنعتوں کی بڑی تعداد رونما ہوگی۔ اگر ان کی نشوونما کے ابتدائی زمانے میں معقول نفع کا یقین دلایا جائے تو ان کی قوت اور کارکردگی تیزی سے ترقی کرے گی یہاں تک کہ وہ آخر کار ہر قسم کی مصنوعی امداد سے بے نیاز ہو جائیں گی

اور اس طرح ان کی نشو ونما کی ابتدائی منزلوں میں عائد ہونے والے نقصان کی تلافی آخر میں قومی فائدے سے ہو جائے گی۔ چنانچہ مالی کمیشن، پروفیسر اے۔ سی۔ پیگو کے مندرجۂ ذیل الفاظ سے اتفاق کرتے ہوئے ان کو نقل کرتا ہے اور بتلاتا ہے کہ ان کا اطلاق ہندوستان پر ہو سکتا ہے۔ پروفیسر پیگو کے الفاظ یہ ہیں: "پیداآور قوت کو بڑھانے کے لیے تامین کی دلیل ایسے زرعی ملک کے حق میں بہت قوت رکھتی ہے جو بظاہر مصنوعات تیار کرنے کی قدرتی سہولتیں رکھتا ہو۔ ایسے ملک کو بدیسی مصنوعات کے مبادلے میں ملکی خام پیداوار کی نکاسی کے رک جانے سے فوری نقصان تو ہوگا۔ لیکن اس کی کافی سے زیادہ تلافی اس فایدے سے بخوبی ہو جائے گی جو خود اس کی صنعتی ترقی کی رفتار تیز ہونے سے رونما ہوگا۔ کولبیر تامینی محصولوں کے متعلق لکھتا ہے کہ وہ نئی صنعتوں کو اپنے پیروں چلنا سکھانے والا سہارا ہیں۔ واقعہ بھی یہی ہے کہ صنعتیں کسی سہارے بغیر اپنے پیروں چلنا جتنی مدت میں سیکھ سکتی ہیں اس سے بہت جلد تامینی محصول کے سہارے سیکھ جاتی ہیں بلکہ اتنی کم مدت میں کہ ان سہاروں کا خرچ بھی کافی سے زیادہ وصول ہو جاتا ہے[1]"

۳۔ صنعت کی تامین اور تنویع مختلف النوع صنعتوں کی نشو ونما بجائے خود ایک اچھا مقصد ہے، اس لیے کہ ان میں مختلف درجوں کی مہارت سے کام لینے کا موقع ملتا ہے اور قومی خصائل اور خصوصیات پر بھی ان کا اچھا اثر پڑتا ہے۔ تامین ایسی نشو ونما کی رہنمائی میں جو حصہ لیتی ہے گویا یہ خود اس کی تائید میں ایک اور دلیل ہے۔ بظاہر یہ ضروری نہیں ہے کہ محض صنعتوں کی کافی تنویع کی خاطر ہندوستان کوئی خاص قربانی کرے۔ اگر صرف انھی صنعتوں کو تامین دی جائے جو بعد میں اس سے بے نیاز ہو سکتی ہوں تو ہمارا مقصود خود بخود پورا ہو جاتا ہے۔ ص۲

[1] ملاحظہ ہو مالی کمیشن کی رپورٹ فقرہ ۴۷۔

۴۔ تامین اور قومی خود کفالت۔

بعض اوقات تامین پر اس لیے زور دیا جاتا ہے کہ وہ ملک کو معاشی حیثیت سے خود کفیل بنانے کے لیے استعمال کی جاسکتی ہے۔ یہاں یہ بتلا دینا مناسب ہوگا کہ جو لوگ تامین کے حامی ہیں ساتھ ہی ساتھ برآمد کو بھی ہر ممکنہ طریقے سے بڑھانا چاہتے ہیں۔ لیکن برآمد بڑھانا قومی خود کفالت کے مقصد کے صریحاً خلاف ہے۔ اس لیے کہ برآمد کے ساتھ درآمد میں بھی لازمی طور پر مساوی رفتار سے اضافہ ہوگا۔ اس سے قطع نظر یہ سوال پیدا ہوسکتا ہے کہ جب انفرادی خود کفالت کوئی اچھا نصب العین نہیں ہے تو کیا قومی خود کفالت اس سے زیادہ مستحسن ہوسکتی ہے؟ جیسا کہ ایڈون کینن کا قول ہے "انتہائی تامین کا حامی ایک ایسا تارک دنیا بن باسی ہے جو اپنے ہمسایوں سے کوئی شے خرید لینے سے انکار کرتا ہے[1]"۔ اس اعتبار سے' دنیا سے الگ تھلگ رہنے والی قوم' اس تارک دنیا بن باسی سے ہرگز زیادہ لایق تعریف نہیں ہے۔ جو قوم دوسری قوموں سے کوئی شے خریدنے سے انکار کرے اس کو یا تو اپنی ضرورت کی سب اشیا خود ہی تیار کرنی پڑتی ہیں یا بعض اشیا سے جو اس کی فلاح و بہبود کا سامان کرتی ہیں محروم ہونا پڑتا ہے۔ بہر صورت اس کو خوشحالی کے اعتبار سے نقصان ہوگا۔ عام نظر سے دیکھا جائے تو قومی خود کفالت کے مقصد کو اصول مصارف متقابلہ کے تابع رہنا چاہیے اور تامین کا خیال صرف ان صنعتوں کے بارے میں کرنا چاہیے جن میں ملک کو قدرتی طور پر غیر مشتبہ سہولتیں حاصل ہوں۔

خود کفالت کے اصول کی حمایت عام طور پر قومی تحفظ کے خیال سے کی جاتی ہے۔ یہ استدلال کیا جاتا ہے کہ قومی تحفظ کا یہی تقاضا ہے کہ ہر ملک معاشی آزادی کو اپنا مقصد قرار دے' خواہ اس کی وجہ سے قوم مستقل طور پر ہی زیر بار کیوں نہ ہوجائے۔ حقیقت یہ ہے کہ معاشی قربانی کرنا اور قومی تحفظ کی خاطر بعض صنعتوں کو فروغ دینا نہ صرف ممکن بلکہ مناسب عمل ہے۔ لیکن زمانۂ امن کے لیے

[1] دیکھو اکنامک جرنل بابت مارچ ۱۹۱۹ء صفحہ ۷۰۔

جو معیاری صنعتی نظام درکار ہے اس کو بحیثیت مجموعی جنگی بنیاد پر قائم کرنے کی کوشش بڑی حماقت ہوگی۔ ہندوستان ایک بڑا ملک اور گوناگوں ذرایع کا مالک ہونے کے اعتبار سے برطانیہ جیسے ملک کے مقابلے میں بہت زیادہ کامیاب طریق پر خود کفیل بن سکتا ہے اور ہندوستان کو اپنی ضرورت کی غذائی اشیا حاصل کرنے کے لیے دوسرے ملکوں کا محتاج بننے کی ضرورت نہیں ہے۔ لیکن یہ بات نہ تو ممکن ہے اور نہ مناسب کہ ہندوستان اپنی سب ضرورتوں کو خود ہی پورا کرلے اور دوسرے ملکوں سے بے نیاز بن جائے۔ فوجی ضرورت کی اشیا سب کی سب ملک کے اندر تیار نہیں کی جاسکتیں اور بعض کی تیاری بہت بھاری قربانی کے بغیر ممکن ہی نہیں۔ پس یہ دلیل
۳ عام حیثیت سے تو کافی معقول ہے کہ کسی صنعت کو اس لیے تائید دینا چاہیے کہ وہ قومی تحفظ کے اغراض کے لیے لابد ہے۔ لیکن بہرحال یہ ضروری ہوگا کہ صنعت کی فوجی قدر و اہمیت اور صنعت کی حفاظت و حمایت کی معاشی قربانی کا ایک دوسرے سے مقابلہ و موازنہ کیا جائے اور آخری فیصلے کو حسنِ تناسب پر لازمی طور پر منحصر رکھا جائے۔"[۱]

مسٹر آلڈس ہکسلے کی کتاب موسوم بہ "نتائج و مقاصد" (Ends and Means)[۲] کے مندرجۂ ذیل اقتباسات اس لحاظ سے دلچسپ ہیں کہ وہ قومی خود کفالت کے موضوع کے بارے میں ایک نئے نقطۂ نظر کی تشریح کرتے ہیں "اکثر حکومتیں ناموری کی خاطر اور جنگ کے زمانے میں پیش آنے والے واقعات کے خوف سے آج کل اس بات کی آرزومند معلوم ہوتی ہیں کہ ان اشیاء میں سے حتی الامکان زیادہ سے زیادہ اشیا اپنے علاقوں کے اندر تیار کریں جو دوسرے ملکوں میں نسبتاً سہولت کے ساتھ تیار ہوتی ہیں خواہ ایسا کرنے میں انھیں کتنے ہی مصارف اور نظری مشکلات کیوں نہ اٹھانی پڑیں۔ علاوہ ازیں

---

۱ دیکھو مالی کمشن کی رپورٹ فقرہ ۱۰۷۔

۲ دیکھو صفحہ ۴۲ تا ۴۳۔

صنائعیات کی ترقی نے حکومتوں کی اس آرزو کی تکمیل کو کم از کم عملاً تو بڑی حد تک ممکن بنا دیا ہے۔ آج کل قوم پرستی کا اثر اس قدر زبردست ہو گیا ہے کہ قوموں کے باہمی ربط و تعلق سے نا اتفاقی کا اندیشہ پیدا ہوتا ہے۔ چنانچہ ایک قوم کا دوسری سے جس قدر کم تعلق اور سروکار ہو اتنا ہی اس بات کا زیادہ امکان ہے کہ امن برقرار رہے گا۔

۵۔ کلیدی صنعتوں کا مسئلہ

یہ بات مان لی گئی ہے کہ اساسی یا کلیدی صنعتیں خاص لحاظ اور توجہ کی اس لیے مستحق ہیں کہ ان کی پیداوار خام مال کے طور پر استعمال کی جاتی ہے جس کی رسد کے یقینی ہونے پر کئی دوسری اہم صنعتوں کی کامیابی اور سرسبزی کا دارومدار ہوتا ہے۔ پس تامین کے لیے کلیدی صنعتوں کے انتخاب میں خاص احتیاط اور ہوشیاری کی ضرورت ہے، اس لیے کہ قریب قریب ہر صنعت کسی نہ کسی اعتبار سے کلیدی صنعت ہونے کا عذر پیش کر کے تامین کا تقاضا کرے گی اور اس طرح اس کا امکان ہے کہ خریداروں کے اغراض کو ناحق اور بے دھڑک قربان کر دیا جائے۔

۶۔ تامین اور حکومت کی آمدنی

تامین سے ایک فائدہ تو یہ ہوگا کہ صنعتی ترقی کی رفتار تیز ہو جائے گی۔ اس کے علاوہ دوسرے فوائد بھی بتلائے جاتے ہیں۔ مثلاً کہا جاتا ہے کہ تامین، مالیے پر اچھا اثر ڈالے گی۔ لیکن اس کی بابت کم سے کم یہ کہہ دینا مناسب ہوگا کہ یہ انتہائی طور پر مشتبہ امر ہے۔ چنانچہ اگر تامینی محصول عاید کرنے سے پیشتر بعض اشیا بلا محصول درآمد کی جا رہی ہوں اور اب ان پر کروڑگیری لی جائے تو ظاہر ہے کہ اس حد تک کروڑگیری سے سرکاری آمدنی بڑھ جائے گی۔ لیکن دوسری طرف اشیا کی قیمتوں میں ناگزیر اضافہ بھی ہوگا جو صارفوں کی محصول ادا کرنے کی قابلیت کو گھٹا دے گا[1]۔ اسی طرح ایک اور صورت لیجیے۔ اگر کسی درآمدی شے پر

[1] قیمتوں کا اضافہ صرف محصول زدہ اشیا تک محدود نہ رہے گا، بلکہ دوسری اشیا بھی اس سے متاثر

پہلے سے محصول موجود ہو اور تامین کی خاطر اس میں کچھ اضافہ کر دیا جائے تو اس کا مالیہ پر کیا اثر پڑے گا۔ اس کا دارومدار اس بات پر ہوگا کہ محصول کے اضافے کے باوجود یہ شے کتنی مقدار میں درآمد ہوتی رہے گی۔ اگر محصول واقعی کارگر ہو تو اشیا کی درآمد فوراً کم ہو جانی چاہئیے اور اس کے بالمقابل حکومت کی آمدنی بھی کم ہو جائے گی۔ صہ
یہ بات تصور میں آسکتی ہے کہ درآمدی محصول بہت اعلیٰ شرح سے لگایا جائے تو وہ درآمد کو بڑی حد تک کم کر دینے کے باوجود مالیے کے نقطۂ نظر سے نہایت اطمینان بخش ثابت ہوگا۔ لیکن اس نتیجے پر بھروسا نہیں کیا جاسکتا۔ یہ بہرحال ضروری ہے کہ خریداروں کی محصول ادا کرنے کی قابلیت کے کم ہو جانے سے سرکاری آمدنی میں کچھ نہ کچھ گھاٹا آئے۔ یہ بات بھی سمجھ میں آسکتی ہے کہ چونکہ مراعات یافتہ صنعتوں میں کام کرنے والے چند اشخاص کو تامین کی بدولت زیادہ آمدنی وصول ہوگی، اس لیے ان پر انکم ٹکس جیسے محصولوں کو براہ راست عاید کرنا حکومت کے لیے نفع آور ثابت ہوگا۔ گو کہ ایک خاص حد سے نیچے کی آمدنی محصول آمدنی سے معمولاً مستثنیٰ ہوتی ہے لیکن اس سے اوپر کی آمدنی پر محصول تدریجی طور پر بڑھتا جاتا ہے۔ اسی وجہ سے اعلیٰ آمدنیوں کے محصول کا حاصل چھوٹی آمدنیوں کے براہ راست یا بالواسطہ محصولوں کے حاصل سے مقدار میں زائد ہوگا۔ بہرحال یہ ایک پیچیدہ مسئلہ ہے کہ تامین مالیے پر قطعی طور پر کیا اثر ڈالے گی۔ اس میں کئی عاملوں کا لحاظ ضروری ہے اور اسی لیے یقین کے ساتھ ابتداءً یہ بتا دینا محال ہے کہ صنعتوں کی تامین سے سرکاری آمدنی میں کمی ہوگی یا بیشی۔

ان امور کا اطلاق قلیل مدت کے نتائج پر ہوتا ہے۔ لیکن اگر کافی طویل مدت لی جائے جس میں تامینی محصولوں کے نتائج و اثرات پوری طرح

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ، ہوں گی۔ چنانچہ درآمدی اشیا کے بدل کے طور پر جو اشیا ملک میں تیار کی جائیں گی وہ اس اضافے کا اثر سب سے پہلے قبول کریں گی۔ (دیکھو مالی کمیشن کی رپورٹ نقرہ ۶۷)۔

رونما ہو سکیں اور یہ فرض کیا جائے کہ محصول دانشمندی کے ساتھ عائد کئے گئے ہیں تو آخر کار ملک کے تمول اور اہل ملک کی محصول ادا کرنے کی قابلیت کے بڑھ جانے سے سرکاری آمدنی میں یقیناً اضافہ ہو جانا چاہئے۔ لیکن قلیل مدت اور طویل مدت کے نتائج کو الگ الگ رکھنا ضروری ہے اور جو ملک تامینی طریق اختیار کرلے اس کو اپنا میزانیہ متوازن رکھنے کی مشکلات کا مقابلہ کرنے کے لیے تیار رہنا چاہئے۔[1]

۷۔ ہندوستان میں تامین کا قومی جذبہ

آزاد تجارت کی پالیسی جس پر حکومت کچھ سال ادھر تک کاربند تھی، اس عام بدگمانی کے باعث خاص طور پر غیر مقبول تھی کہ انگلستان، ہندوستان میں ''کھلے دروازے'' کے اصول کی تائید ہندوستان کے مفاد کے لیے اس قدر نہیں کر رہا تھا جس قدر کہ اپنے ذاتی اغراض کی خاطر۔ اس بدگمانی کو اس لحاظ سے اور بھی تقویت پہنچی کہ لنکا شائر کو ہندوستان کی مالی و صنعتی پالیسی میں وقتاً فوقتاً مداخلت کا موقع دیا گیا۔ علاوہ ازیں محب وطن ہندوستانیوں کا اپنے ملک کی گری ہوئی حالت اور موجودہ حقیر صنعتی حیثیت کو دیکھ کر رنج کرنا ایک فطری امر تھا اور ان کا یہ رنج و افسوس گذشتہ زمانے کو یاد کرکے جبکہ ہندوستان اپنی مصنوعات کے لیے شہرۂ آفاق تھا، اور بھی گہرا ہو گیا۔ ان کو ایسا معلوم ہوتا تھا کہ ریاست ہائے متحدۂ امریکا، جرمنی، اور
ص۵ سب سے بڑھ کر، جاپان، تامین ہی کے تحت اور اسی کی بدولت انتہائی طور پر خوش حال ہوئے۔ رہے یہ دلایل کہ ان ملکوں کی خوش حالی کے اسباب بالکل دوسرے تھے اور تامین صنعتی ترقی کے حق میں محرک نہیں بلکہ مزاحم تھی، خواہ وہ بظاہر کتنے ہی معقول کیوں نہ ہوں، ان کو مطمئن کرنے میں ناکام رہے

[1] چنانچہ جب یہ معلوم ہوا کہ شکر، کپڑوں اور دیاسلائی کی تامین سے مالیہ میں گھاٹا آرہا ہے تو ۱۹۳۴ء تا ۱۹۳۵ء کے میزانیہ میں شکر اور دیاسلائی پر محصول جنگی عاید کرنے کی پالیسی اختیار کرنی پڑی۔

اور انھوں نے یہ خیال ظاہر کیا کہ خود انگلستان نے تامین کی پالیسی کو صرف اس وقت ترک کیا جبکہ اس کا صنعتی تفوق محفوظ و مستحکم طور پر قایم ہوگیا؛ اور یہ کہ بہرطور انگلستان میں آزاد تجارت کی پالیسی کے شروعات کا مقصد زراعت سے تامین اٹھا کر صنعت کی مدد کرنا تھا۔ آخر میں یہ کہ ۱۹۱۵ء سے خود انگلستان کا تدریجی اور مستقل میلان تامینی پالیسی کی جانب رہا ہے، ایسی حالت میں انگلستان اب کس منھ سے ہندوستان کو آزاد تجارت کا درس دے سکتا ہے۔

یوں تو جنگ عظیم کے بعد سے غیر معمولی مصارف عامہ نے درآمدی اشیاء کے محصول میں اضافہ کرنے پر حکومت کو بہت بڑی حد تک مجبور کر ہی دیا تھا لیکن اس کارروائی نے اکثر مصنوعات کے حق میں غیر ارادی طور پر تامین کا اثر پیدا کر دیا۔ چونکہ یہ تامین بالکل اتفاقی اور بے اصول تھی اس لیے اس سے بعض ناگوار نتائج کا پیدا ہونا یقینی تھا۔ چنانچہ بعض صنعتیں تو اس کی پناہ میں آگئیں، لیکن نہ تو مستقل پالیسی کا یقین دلایا گیا اور نہ ان صنعتوں کو لازمی طور پر پناہ دی گئی جو اس کی مستحق تھیں۔ کروڑگیری کی اعلیٰ شرح جس کی اصل غرض حصول آمدنی ہو اور جو اتفاقی طور پر تامینی اثر رکھتی ہو، ہندوستان کی صنعتی نشو و نما کی رفتار کو تیز کرنے کے بجائے اس کے حق میں در اصل بہت بڑا سنگ راہ بن سکتی ہے؛ مثلاً خام مال اور نیم مصنوعہ اشیا پر اعلیٰ محصول لگانے سے صنعتی ترقی میں سنگین رکاوٹیں پیدا ہوسکتی ہیں۔ ان حالات کے متعلق یہ کہا جاسکتا ہے کہ انھوں نے تامین کو ملک میں دانستہ اور ارادی طور پر رائج کرنے میں سہولتیں پیدا کیں۔ تاہم تامین اختیار نہیں کی گئی اور اگر آخری چارۂ کار کے طور پر اختیار کی جاتی تو غلطی ہوتی۔ تامین اس لیے شروع کی گئی کہ اس سے قطعی فوائد کی توقع کی جاتی تھی نہ کہ اس لیے کہ حصول آمدنی کی غرض سے عائد کیے ہوئے محصول کے طریقے سے جو غیر ارادی طور پر تامینی بھی تھا بچا اور گریز کی جائے۔

۸۔ تامین کا بار | تامین کے عقیدے میں ایک خاص ترغیب اور زور بیان ہے اور

عام آدمی جو معاشی تجزیے کا خوگر نہ ہو اسے قبول کرنے پر فوراً آمادہ ہو جاتا ہے۔ لیکن تامین کو زیادہ سے زیادہ کار آمد بنانے کے لیے یہ ضروری ہے کہ اس میں جو مختلف قسم کی قربانیاں مضمر ہیں ان کو صاف طور پر ذہن نشین کر لیا جائے اور ہوشیاری کے ساتھ ان قربانیوں کو تاحد امکان کم کرنے کی کوشش کی جائے۔ سب سے اول یہ کہ تامین، مصارف زندگی کو لازمی طور پر بڑھا دے گی۔ اخراجات کی زیادتی کی وجہ سے نہ صرف خریدار بلکہ غیر تامین یافتہ صنعتیں بھی خسارے میں رہیں گی۔ یہ امر عام طور پر نظر انداز کر دیا جاتا ہے کہ غیر تامین یافتہ صنعتوں پر کس درجہ بار پڑے گا! چنانچہ غیر تعلیم یافتہ عوام کو تامین کا سرگرم حامی بنانے والے اسباب میں سے ایک یہ بھی ہے[1]۔

ممکن ہے کہ مصارف زندگی کی زیادتی کے ساتھ اجرتوں میں بھی اضافہ ہو، لیکن اجرت قیمتوں کی طرح تیزی کے ساتھ نہیں بڑھتی۔ گو تامین سے خاص کر تامین یافتہ صنعت میں کام کرنے والے ماہر مزدور فائدے میں رہیں گے لیکن بے مہارت مزدور بوجہ کثرت تعداد غالباً گھاٹے میں رہیں گے۔ ممکن ہے کہ زرعی مزدور کی اجرت بھی خاص کر صنعتی مرکزوں کے گرد و نواح میں بڑھ جائے، لیکن یہ مشتبہ ہے کہ اضافۂ اجرت بڑھے ہوئے مصارف زندگی کے برابر آجائیگا۔ رہا ملکی کاشتکار تو اس کے مصارف اس لیے بڑھ جائیں گے کہ اگر وہ باہر کے کسی مزدور سے کام لے تو اسے زیادہ اجرت دینی ہوگی اور اس کے آلات کی قیمتیں بڑھی ہوئی ہونگی لیکن دوسری طرف اس کو اپنی پیداوار کی فروخت سے زیادہ قیمت وصول ہوگی[2]۔ لیکن اس کے پاس فاضل پیداوار فروخت کے لیے نہ ہو تو تامین

[1] ہر مثبت کے مقابلے میں ایک منفی کا ہونا ضروری ہے لیکن عوام شاید محض اس وجہ سے تامین کی حمایت کرتے ہیں کہ کئی منفیوں کے مقابلے میں ایک مثبت کو دیکھنا عام طور پر زیادہ آسان ہوتا ہے۔" دیکھو اولاہم کا مضمون موسوم بہ "آزاد تجارت کے تحت صنعتی آئرستان" اکنامک جرنل شایع شدہ جون ۱۹۱۱ء میں۔

[2] لیکن یہ ممکن ہے کہ تامین درآمدی اشیا کی مقدار میں کمی کر دے جس کے نتیجے کے طور پر اشیا کی برآمد میں بھی

سے فائدہ نہ اٹھا سکے گا۔ متوسط طبقے تامینی طریق کے تحت، یقیناً نقصان میں رہیں گے، اس لیے کہ ان کی آمدنی قیمتوں کے اضافے کے مثل یا تناسب سے نہیں بڑھے گی۔ اس کے باوجود متوسط طبقے ہی ہندوستان میں تامین رائج کرنے کے لیے سب سے زیادہ زور دیتے ہیں۔ اس میں شک نہیں کہ اس کی وجہ کسی حد تک یہ ہے کہ ان کی تعلیم اور روشن خیالی انھیں اس قابل بناتی ہے کہ وہ تامین کو وسیع قومی نقطۂ نظر سے دیکھیں۔ وہ تامین کا خیر مقدم صنعتی ترقی کی خاطر کرتے ہیں اور جماعت کی حیثیت سے زیادہ پر مشقت زندگی کا ہنسی خوشی کے ساتھ مقابلہ کرنے کے لیے آمادہ ہوتے ہیں۔ لیکن تامین کے بارے میں ان کے جوش وخروش کا سبب زیادہ تر ان کی ناواقفیت ہے کہ وہ اس سے پیدا ہونے والی مشکلات اور دشواریوں کا صاف اور صحیح اندازہ نہیں کر سکتے۔ اگر تامینی طریق پر کچھ عرصے تک واقعی عملدرآمد ہوتا رہے۔ اور توقع کے مطابق یہ نتیجہ رونما ہو کہ قیمتیں بڑھ جائیں تو اس سے متاثر ہونے کے باوجود تامین کے بارے میں متوسط طبقے کے جوش وخروش میں نمایاں کمی نہ ہونا حیرت انگیز ہوگا۔

۹۔ امتیازی تامین

امتیازی تامین کی پالیسی کا مقصد جیسا کہ اس کو ہندوستان میں اختیار کیا گیا یہ ہے کہ قوم پر کم سے کم بار ڈالتے ہوئے صنعتی ترقی کے حق میں ضروری محرک مہیا کیا جائے۔ اس لیے صرف ان صنعتوں کو تامین دی جائے جو حقیقت میں موزوں ہوں اور تامین سے فائدہ حاصل کرنے کا موقع صرف انہی صنعتوں کو دینا چاہیے جو اور شرائط کے منجملہ اپنے کاروباری طریقوں کی اصلاح کے لیے تیار ہوں۔ خود صنعتوں کے بہترین اغراض کے لیے یہ ضروری ہے کہ امتیاز بہت ہوشیاری سے کیا جائے۔ اگر درآمدی اشیا پر غیر امتیازی طور پر اعلیٰ محصول لگایا جائے تو اندیشہ ہے کہ بہت سے ناکارہ اور گھٹیا کارخانے وجود میں آجائیں ان کی ناگزیر تباہی، سرمایے کے اعتماد کو جو صنعت کی تدریجی ترقی کے لیے ضروری

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ:۔ کمی ہو جائے اور اس کی وجہ سے زرعی پیداوار کی قیمتیں گر جائیں۔

ہے متزلزل کردے گی۔ یہ بھی ممکن ہے کہ اس قسم کا اعلیٰ محصول، مزدوروں کے انتشار کا باعث ہو۔ اس لیے کہ غیر امتیازی تامین کی پیدا شدہ خطرناک گرم بازاری کے دور میں مزدوروں کو مستحکم صنعتوں سے ہٹ کر غیر مستحکم صنعتوں میں جانے کی ترغیب و کشش ہوگی، اور وہ ایسے بھنور میں گھر جائیں گے جس میں جلد یا بدیر ان کی تباہی یقینی ہے۔

امتیازی تامین کی بابتہ مالی کمیشن کے پیش کئے ہوئے مندرجہ ذیل عام اصول کو مجلس کروڑگیری (Tariff Board.) کی رہنمائی کی غرض سے اختیار کرلیا گیا ہے۔ مجلس کروڑگیری ۱۹۲۴ء میں اس غرض سے قایم کی گئی کہ مختلف صنعتوں کی طرف سے تامین کے جو دعوے وقتاً فوقتاً پیش ہوں ان کی تحقیقات کرے[1]۔ صہ

۱۔ صنعت ایسی ہونی چاہئے جو فطری سہولتیں رکھتی ہو، مثلاً اشیاء خام کی وافر رسد، ارزاں قوت، مزدوروں کی کافی رسد اور ایک بڑا داخلی بازار۔ کوئی صنعت جو کسی قسم کی تقابلی سہولتیں نہ رکھتی ہو دنیا کی کامیاب صنعتوں سے برابر کا مقابلہ نہ کرسکے گی۔ اس لحاظ سے ان فطری سہولتوں کا احتیاط کے ساتھ تجزیہ کرنا چاہئے جو کسی ہندوستانی صنعت کو حاصل ہوں تاکہ بحد ممکنہ یہ اطمینان ہوجائے کہ کسی ایسی صنعت کو تامین نہ دی جائے گی جو قوم پر مستقل بار ہونے والی ہو۔

۲۔ صنعت ایسی ہونی چاہیے جس کی نشو و نما یا تو تامین کے سہارے بغیر قطعی ناممکن ہو یا اتنی تیز رفتار سے ممکن نہ ہو جو ملک کے اغراض کے لیے مناسب ہو۔

۳۔ صنعت ایسی ہونی چاہئے جو آخر میں چلکر، تامین کے بغیر، عالمی مسابقت کا سامنا کرسکے[2]۔

---

[1] یہ امر قابل ذکر ہے کہ امتیازی تامین یوں تو غالباً نئی اصطلاح ہے لیکن اس کے اختیار کیے ہوئے اصول نئے نہیں ہیں

[2] بعض نقاد یہ خیال کرتے رہیں کہ "امتیازی تامین" کی ایسی پالیسی اختیار کرنے کا عملی نتیجہ یہ رونما ہوا کہ

دوسرے ضمنی مشورے بھی دئے جاتے ہیں؛ مثلاً یہ کہ قانون تخفیف حاصل کی تابع صنعتوں کو جن سے ملک کی کل ضرورتیں جلد پوری ہونے کی توقع ہو، تاپین دینا مناسب ہوگا۔ دوسری طرف عام قاعدہ یہ ہونا چاہئے کہ ایسی صنعت کو تاپین نہ دی جائے جو آیندہ بھی ملک کی طلب کے ایک حقیر جزو سے زیادہ کو پورا نہ کر سکے۔ ممکن ہے ایک صنعت کو تاپین دینے سے دوسری کو نقصان پہنچے لیکن محض اسی بنیاد پر کسی صنعت کو تاپین دینے سے لازمی طور پر انکار نہ کرنا چاہئے اس لیے کہ ہو سکتا ہے کہ بحیثیت مجموعی خالص فایدہ زیادہ ہو۔ اگر ملک کے عام مفاد کی خاطر مرتب کی ہوئی پالیسی متقاضی ہو تو صارفوں کی طرح کبھی کبھی دولت پیدا کرنے والوں کو بھی اپنا مفاد قربان کرنے کے لیے تیار رہنا چاہئے۔

بعض اوقات ممکن ہے کہ غیر ملکی اشیاء کی بھرمار روکنے کے لیے تاپینی مسلک اختیار کرنا یا تاپینی محصول بڑھانا پڑے۔ اگر یہ بات اچھی طرح ثابت ہو جائے کہ اشیا کی بھرمار ہو رہی ہے اور اس کی وجہ سے کسی ایسی صنعت کو نقصان پہنچ رہا ہے جس کی خوش حالی پر قومی خوش حالی کا انحصار ہے تو بھرمار کو روکنے کے لیے ایک خاص محصول ضروری ہو سکتا ہے۔ علیٰ ہذا اسی قسم کی کارروائی کسی ایسے ملک کی اشیا کے خلاف بھی حق بجانب ہو سکتی ہے جس کے زر کی قدر بری طرح گری ہوئی ہو اور جو اس کی بنا پر اپنی اشیا کو کسی غیر ملک کے نسبتاً مستحکم زر کے مبادلے میں ادنیٰ قیمتوں پر فروخت کرے۔ آخر میں سرکاری مالی امداد سے پرورش پائی ہوئی غیر ملکی اشیاء کے ایک میں داخل ہونے سے مخصوص تاپینی تدابیر کا اختیار کرنا

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ ۔ حکومت نے تاپین دینے سے غیر امتیازی طور پر انکار کر دیا۔ بہر حال اگر یہ سچ ہے کہ حکومت نے غیر ضروری احتیاط سے کام کیا تو اس کا الزام "امتیازی تاپین" کے اصول پر نہیں دھرا جا سکتا اس لیے کہ "امتیازی تاپین" کے اصول ضرورت سے زیادہ تاپین اور ضرورت سے کم تاپین دونوں سے تضاد رکھتے ہیں۔

ضروری ہو سکتا ہے۔ اس ضرورت کو پورا کرنے کے لیے ہمارے ملک کے قانون میں بھی گنجایش موجود ہے۔ چنانچہ ایکٹ ۱۴ بابتہ ۱۸۹۹ء کی رو سے یہ قرار دیا گیا ہے کہ "جب کوئی ملک اپنی اشیا کی برآمد کے لیے براہ راست یا بالواسطہ مالی امداد دے رہا ہو تو گورنر جنرل بہ اجلاس کونسل اس امر کے مجاز ہیں کہ جریدۂ اعلامیہ ہند (گزٹ آف انڈیا) میں اعلان کے ذریعے ہندوستان میں ان اشیا کی درآمد پر اتنا محصول عاید کریں جو اس مالی امداد کی خالص مقدار کے مساوی ہو"

مالی کمیشن یہ خیال کرتا ہے کہ عام طور پر نوخیز صنعتیں ہی تامین کی مستحق قرار پائیں گی۔ لیکن کمیشن نے اس امر کو بھی تسلیم کیا کہ کبھی کبھی ایسی صورتیں رونما ہو سکتی ہیں جبکہ ایک طاقت ور اور مستحکم صنعت کی تامین بھی حق بجانب ثابت کی جا سکتی ہے۔ اس تامین میں غرض صرف یہ ہوگی کہ صنعت کو اس قابل بنا یا جائے کہ وہ اس عارضی کساد بازاری کے دورے سے جو اس کے قابو سے باہر اسباب کے باعث رونما ہو صحیح سلامت نکل آئے۔ اس لحاظ سے اس بارے میں کوئی عام اور قطعی قاعدہ مقرر نہیں کیا جا سکتا کہ تامین نشو و نما کی کس منزل پر حق بجانب ہے۔

رہا قطعی نئی صنعتوں کا معاملہ تو ان کے بارے میں کمیشن کے اراکین یہ خیال ظاہر کرتے ہیں کہ حقیقی واقعات کو نظر انداز کرنا اور نئے کاروبار کے بانیوں کی محض توقعات پر تامین دینا حد سے زیادہ خطرہ مول لینا ہے۔ لیکن سچ پوچھو تو پہلے سے موجودہ صنعتوں کے بارے میں بھی تخمینوں اور غیر یقینی امور سے پوری طرح بچنا ناممکن ہوگا۔ چنانچہ مجلس کروڑگیری (ٹیرف بورڈ) سے بھی یہی توقع کی جا سکتی ہے کہ وہ تامین کی درخواست کرنے والوں کی اسی امید اور قیاس پر اپنا فیصلہ صادر کرے گی کہ تامین کی بدولت ان کی صنعت ترقی کرے گی اور آخر کار اپنے بل بوتے پر کھڑے ہونے کے قابل ہو جائے گی۔ اس میں کلام نہیں کہ صنعت پہلے سے قایم ہونے کی وجہ سے اس کے متعلق کچھ ٹھوس مواد ملے گا اور اس حد تک اس کے مستقبل کے پیش اندازے میں

قیاس کو کم دخل ہوگا۔ البتہ قیاس کا عنصر اس وقت زیادہ ہوگا جبکہ تامین کسی صنعت کو اس غرض سے دینا مقصود ہو کہ وہ اپنے یہاں کسی جدید شعبے کو ترقی دے سکے۔ چنانچہ کمشن کے اراکین بھی صنعت کو اس بنیاد پر تامین دینے کے مخالف نہیں ہیں[1]۔ اس طرح ظاہر ہے کہ تامین کے ہر مطالبے میں قیاس اور عدم تیقن کا عنصر کم و بیش ہمیشہ موجود رہے گا۔ کسی بالکل نئی صنعت کے بارے میں بھی یہ ہو سکتا ہے کہ دوسرے ملکوں سے جہاں یہ صنعت مستحکم طور پر قایم ہو معتبر مواد ایسی نوعیت کا مل جائے جس سے ہمارے یہاں اس صنعت کی کامیابی کی بابت زیادہ شبہے کی گنجایش باقی نہ رہے۔ مالی کمیشن یہ خیال ظاہر کرتا ہے کہ عام طور پر نئی صنعتوں کو تامین دینا نہ صرف قابل اعتراض بلکہ غیر ضروری بھی ہوگا؛ اس لیے کہ مالی ضرورتیں حکومت کو مجبور کریں گی کہ آمدنی کی خاطر خاصے بھاری محصول کی عام سطح برقرار رکھے، اور یہی محصول صنعت کے ابتدائی زمانے میں تامین کا پوری طرح کام دے گا۔ لیکن اس خیال میں صنعت کی داغ بیل ڈالنے کی مشکلات کا اندازہ کسی قدر گھٹا کر کیا گیا ہے؛ اور اس واقعے کو نظر انداز کر دیا گیا ہے کہ بعض صورتوں میں ممکن ہے کہ کسی ہونہار صنعت کی ابتدائی منزلوں میں مابعد منزلوں کے مقابلے میں بہت زیادہ مشکلات پیش آئیں۔ اور اس طرح صنعت کی داغ بیل ڈالنے سے پیشتر ہی اس کی ضرورت ہو کہ اس کو حکومت کی طرف سے معقول امداد کا یقین دلایا جائے۔ یہ اصول کہ حکومت کسی نئے کاروبار کی سرپرستی کی خاطر قرضہ دینے والے بنک کے لیے مطلوبہ ضمانتیں فراہم کرے (دیکھو جلد اول باب ۱۳) جس کو اکثر حلقوں میں پسندیدگی کی نظر سے دیکھا گیا ہے، اس اصول سے در اصل مختلف نہیں ہے کہ ایسے کاروبار کا تامین کے مد نظر لحاظ کیا جائے۔ چنانچہ دونوں صورتوں میں یہی نکتہ قابل غور رہے گا کہ آیا صنعت مذکورۂ بالا عام شرائط کو پورا کرتی ہے یا نہیں۔ بہرحال

[1] دیکھو مالی کمیشن کی رپورٹ فقرہ (۱۰۰)۔

مالی کمیشن کا یہ مشورہ کہ نئی صنعتوں کو محصول کے ذریعے تامین دینے کی بجائے عام طور پر مالی امداد دی جائے۔ درست اور معقول معلوم ہوتا ہے؛ اس لیے کہ جب تک کوئی صنعت ملک کی جملہ ضرورتوں کے بڑے حصے کو پورا نہ کر رہی ہو اس کی تامین کے خیال سے محصول عائد کرنا گویا صارف کو حد سے زیادہ زیر بار کر دینا ہے۔

اس امر کا فیصلہ کر لینے کے بعد کہ کسی صنعت کو تامین دیدی جائے۔ دوسرا اہم تصفیہ طلب مسئلہ شرح تامین کا تعین ہے۔ اگر بہت بھاری محصول لگایا جائے تو وہ سراسر مضر ہوگا۔ صنعت کو اتنی کامل تامین نہ دینی چاہئے کہ وہ آیندہ جدوجہد ترک کر دے۔ اس کو دراصل محرک کی ضرورت ہے نہ کہ مسکّن کی۔ محصول کی شرح کو افراط و تفریط سے بچا کر حد اعتدال پر رکھنا بہت مشکل کام ہے اور اس سلسلے میں مصارف کے مسئلے پر نہایت احتیاط کے ساتھ غور کرنے کی ضرورت ہوگی۔ اس امر کا اطمینان کر لینا ہوگا کہ ہندوستان میں مصارف پیدائش کے نسبتہً زیادہ ہونے کا تمامتر باعث کہیں خراب کارکردگی یا دوسرے ایسے اسباب تو نہیں ہیں جن کو بآسانی دور کیا جاسکتا ہو۔ علاوہ ازیں ہندوستان اور غیر ممالک کے مصارف پیدائش کا مقابلہ کرنے کے لیے متوسط درجے کے کارخانوں کو لینا ہوگا اور ایسے کارخانوں کو چھوڑ دینا ہوگا جن کی کارکردگی معمولی طور پر عمدہ کارگزاری والے کارخانوں سے بڑھیا یا گھٹیا معیار کی ہو۔ تامینی محصول کی شرح کے تقرر میں صارف کی سہولت کا بھی لحاظ رکھنا ضروری ہے۔ ممکن ہے کہ

---

[1] قاری کو مصارف پیدائش کے تجزیے کی پیچیدگی کا تصور قایم کرنے کی غرض سے حسب ذیل کتابوں کا مطالعہ کرنا چاہئے مثلاً سرجے۔ سی۔ کویاجی کی تصنیف موسوم بہ "ہندوستانی مالی مسئلہ" صد ۲۶ تا صد ۳۰ ؛ (۲) وی۔ جی۔ کالے کی کتاب موسوم بہ "ہندی معاشیات تامین" اور (۳) سی' این ونکیل اور ایم' سی منشی کی کتاب موسوم بہ "ہندوستان کی صنعتی پالیسی کروڑگیری کے خاص تعلق سے" صد ۸۱ تا صد ۸۵ ؛ نیز مجلس کروڑگیری (ٹیرف بورڈ) کی مختلف رپورٹیں۔

اعلیٰ شرح مقرر کرنے میں یہ فائدہ ہو کہ صنعت کی ترقی کی رفتار تیز ہو جائے۔ لیکن اس کے باوجود قیمتوں کے ناواجب اضافے کو روکنے کی خاطر شرح کو کم رکھنا ہی زیادہ مناسب ہوگا، اور اس طرح مقابلتہً سُست رفتار ترقی قبول کر لینے میں کوئی مضائقہ نہیں۔[1] صنا

۱۰۔ تامین کے خطرات

مالی کمیشن، لالہ ہرکشن لال کے اس مقولے کو کہ "شیر خوار کو پالو پوسو، بچے کو سہارا دو اور بالغ کو آزادیِ عمل دو" بہ نظر پسندیدگی نقل کرتا ہے، بایں خیال کہ وہ صحیح اصول تامین کا لب لباب ہے۔ اس مقولے کا آخری جزو یعنی "بالغ کو آزادیِ عمل دو" تامین کے نہایت پیچیدہ اور مشکل مسایل میں سے ایک ہے۔ اس لیے کہ اگر بالغ کو آزادیِ عمل دینے اور ان تامینی بندشوں کو ہٹانے کی کوشش کی جائے گی جن کو وہ بحیثیت مجموعی بہت آرام دہ پاتا ہے تو ممکن ہے کہ اس کو ناگوار ہو اور وہ مزاحمت کرے۔ جب کوئی صنعت تامین کے تحت آجائے تو وہ فطری طور پر یہی کوشش کرے گی کہ اس سہولت کو تا حدِ امکان

[1] اس سلسلے میں اس ہندوستانی برطانوی معاہدے کی دفعہ (۳) کی جانب توجہ منعطف کرانا مناسب ہوگا جو ملک معظم کی حکومت اور حکومت ہند کے درمیان ۱۹۳۵ء کے اوائل میں طے پایا تھا۔ (یہ معاہدہ ۱۹۳۲ء کے معاہدۂ اوٹاوا کے نفاذ کے دوران میں نافذ رہنے والا تھا) حکومت ہند نے اس دفعہ کی رو سے اس امر کی ذمہ داری لی کہ کسی صنعت کو صرف اسی حد تک تامین دی جائے گی جس کی بنا پر درآمدی اشیا کی قیمتیں اسی قسم کی ہندوستانی اشیا کی قیمت فروخت کے مساوی ہو جائیں اور تامینی محصول کی شرح اس سے زیادہ نہ بڑھائی جائے گی۔ چنانچہ اسی مقصد کے مدنظر ایک ہدایت اس مخصوص مجلس کروڑگیری کے موضوع تحقیق میں شامل کی گئی جو حکومت ہند کی جانب سے ۱۰ ستمبر ۱۹۳۵ء کو اس غرض سے مقرر کی گئی تھی کہ سلطنت متحدہ کے سوتی پارچوں کی درآمد کے مقابلے میں ہندوستانی سوتی صنعت پارچہ بافی کی تامین کے بارے میں تحقیق کرے اور رپورٹ پیش کرے۔ مجلس کو اس سے قبل کے زمانے میں یہ اختیار دیا گیا تھا کہ کسی صنعت کو کافی حفاظتی تامین دینے کے بارے میں اپنی صوابدید کے مطابق عمل کرے۔

اپنے لیے برقرار رکھے، اور اس غرض سے ممکن ہے کہ وہ مختلف طریقوں کے منجملہ ایک طریقہ یہ اختیار کرلے کہ اپنی خوش حالی کو چھپائے اور خود کو بے سہارا اور بے وسیلہ ثابت کرے۔ لیکن اس میں یہ خطرہ ہے کہ اس کے قول کے مطابق بناوٹی حالت اصلی سمجھ لی جاسکتی ہے اور تامین اس بناء پر ہٹائی جاسکتی ہے کہ صنعت کو اس سے فائدہ نہیں ہوا۔ دوسرا طریقہ یہ ہوسکتا ہے کہ تامینی محصول کو کم کرنے یا ہٹا لینے والی مقتدر جماعت پر سیاسی ڈباؤ ڈالا جائے۔ تامین دیتے وقت ہی تامین کی کوئی قطعی میعاد مقرر کرنا اس لیے ناقابل عمل ہے کہ صنعت کو متاثر کرنے والے حالات کے بدستور قایم رہنے کا کوئی بھروسہ نہیں۔ اگر حالات یکسر بدل جائیں تو صورت حال پر مکرر غور کرنا اور غالباً تامین کی میعاد میں توسیع کرنا ضروری ہوگا۔

مالی کمیشن یہ خیال ظاہر کرتا ہے کہ معقول نگرانی کا واحد طریقہ یہ ہے کہ ٹیرف بورڈ تامین یافتہ صنعت کی وقتاً فوقتاً جانچ پڑتال کیا کرے اور مدلل سفارشیں پیش کرے کہ آیا محصول جاری رکھا جائے یا ہٹا لیا جائے، اور اگر جاری رکھا جائے تو آیا شرح میں ترمیم کی جائے یا نہیں۔

اس کام کو کارگر طریقے پر بے رو و رعایت اور غیر جانب داری کے ساتھ انجام دینے کے لیے معاشی نظریے اور واقعات کی مکمل معلومات کے علاوہ نادر عقلی و اخلاقی اوصاف کی بھی ضرورت ہے۔ پس مجلس کروڑگیری کے ارکان کا انتخاب تاحدامکان انتہائی احتیاط سے کرنا چاہیے۔ تامین کی کامیابی کا انحصار اس بورڈ کے طریقہ کار پر ہے، اس لیے کہ مجلس کروڑگیری کو بروقت غیبی تائید کرنے والا وسیلہ بنادیا گیا ہے جس سے یہ توقع کی جاتی ہے کہ وہ ہر مشکل کو جو تامینی پالسی کو بروے عمل لانے میں رونما ہو آسان اور حل کردے گا۔[۱]

[۱] مسٹر این ایس سبا راؤ نے انڈین اکنامک کانفرنس کے اجلاس منعقدہ الہ آباد ۱۹۲۶ء کے صدارتی خطبے میں یہ مشورہ دیا کہ ریاست ہائے متحدہ امریکا کے ٹیرف کمیشن اور وفاقی تجارتی کمیشن جیسی مستقل

بورڈ کی راہ میں اصلی دشواری اس وقت رونما ہوگی جب تامینی محصول کی آڑ میں اغراض قائمہ رونما ہوں گے جو خود غرضانہ رنگ میں اور ملک کے عام مفاد کے خلاف محصول میں الٹ پھیر کی کوشش کرینگے۔ ہمارے ملک اور دوسرے ملکوں کا تجربہ یہ بتلاتا ہے کہ ایک کارگزار اور دیانت دار عدلیہ وجود میں آسکتا ہے بشرطیکہ اس معاملے پر سنجیدہ طور پر توجہ کی جائے۔ پس جب بے لاگ اور بے میل عدلیہ قایم کیا جاسکتا ہے تو کوئی وجہ نہیں کہ ایک کارداں اور بے لاگ ٹیرف بورڈ کے قایم ہونے میں ناکامی ہو۔ لیکن اس سے زیادہ مشکل معاملہ ایک ایسی مجلس قانون ساز اور حکومت کا قایم کرنا ہے جو ملک میں تامین کی پالسی مرتب کرنے میں مخصوص اغراض و مفادات سے متاثر نہ ہو۔ اکثر ملکوں میں جہاں تامین اختیار کی گئی، محصول کے آئین و قوانین غرض مند جماعتوں کی باہمی کشمکش کا نتیجہ ہیں، اور شاذ ہی ایسا ہوا ہے کہ وضع قوانین کے وقت ملک کے عام مفاد کی خاطر کوئی باضابطہ نظام العمل پیش نظر رہا ہو۔ لیکن مالی کمیشن یہ خیال ظاہر کرتا ہے کہ چونکہ ہندوستانی مجلس قانون ساز میں مختلف مفادات کی نمائندگی ہوگی اور زراعت اور جائداد کے

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ:- جماعتوں کے نمونے پر جو ایک وسیع اور جامع نظام العمل ترتیب دیکر تحقیق کا کام کرتی ہیں ہندوستانی ٹیرف بورڈ کو بھی ایک قومی مجلس معاشیات (National Economic Board) میں مبدل کردیا جائے ٹیرف بورڈ کو مناسب طریقے پر وسیع کیا جاسکتا ہے اور اس بات کا مجاز گردانا جاسکتا ہے کہ ذیلی کمیٹیوں اور منفرد ماہر محققوں کا تقرر کرے۔ بورڈ کو یہ اختیار حاصل ہونا چاہئے کہ اپنے طور پر جانچ اور تحقیق کرکے حکومت کے سامنے وقتاً فوقتاً سفارشیں پیش کرے۔ یہ طریقہ موجودہ سرسری دستی طریق تحقیق کی جگہ لے گا، منظم معاشی نشو و نما کی جانب رہنمائی کرے گا اور ملک کے صنعتی نظام میں ضروری تغیر و ترمیم کرنے کی سہولتیں بہم پہنچائے گا۔ سر ایچ پی مودی نے مارچ سنہ ۱۹۳۶ء میں مجلس قانون ساز میں یہ تحریک پیش کی کہ ٹیرف بورڈ کے طریق کار کی نظر ثانی و اصلاح کی جائے تاکہ وہ "برطانوی مشاورتی مجلس درآمدی محصولات" کی طرح جلد اور موثر کارروائی کرسکے۔

مفادات کو ان مجلسوں میں مستقل طور پر اہم حیثیت حاصل رہے گی۔ اس لیے ہندوستان میں سیاسی بد معاملگی کا اس قدر خطرہ نہیں ہے جتنا کہ بعض دوسرے ملکوں میں۔ یہ تخیل، صورت حال کے بارے میں غالباً بیجا رجائیت پر مبنی ہے اور سیاسی بد معاملگی کے خطروں کا اندازہ گھٹا کر کیا گیا ہے۔ واقعہ یہ ہے کہ تامین کے تحت تقویت پانے والے مفادات کو اپنے مخالف مفادات کے مقابلے میں زیادہ وسیع ذرایع اور بہتر تنظیم پر دسترس حاصل ہوگی اور موخر الذکر اس درجہ مختلف النوع ہوں گے کہ کوئی کارگر اتحاد قایم نہ کر سکیں گے۔ بہر نوع جب کہ جوکھم کا کام کیا گیا ہے تو ان سب خطروں کا مقابلہ کرنا ہی ہوگا، البتہ خصوصی مراعات چاہنے والی صنعتوں کے حالات کی جب ٹیرف بورڈ تحقیق کرے تو اس کی زیادہ سے زیادہ اشاعت ہونی چاہیے۔ اس سے بد معاملگی کا خطرہ کم ہو جائے گا بشرطیکہ عوام کافی تربیت یافتہ اور خبردار ہوں۔ اس کے علاوہ صہ ۱۲
یہ بھی ہونا چاہیے کہ صارف طاقت ور اتحادات میں منظم ہونے کی کوشش کریں اور اس طرح تامین کو جائز حدود کے اندر رکھنے میں مدد دیں۔

سیاسی بد معاملگی کے علاوہ ایک اور نقص بھی ہے جس سے بچاؤ کی تدبیر کرنا ضروری ہے، اور وہ تامین کے تحت صناعوں کے اتحادات کی ترقی ہے اس صورت میں بھی ٹیرف بورڈ کے سر پر یہ ذمہ داری عاید ہوتی ہے کہ وہ اس امر کا اطمینان کرے کہ اتحاد جو رونما ہوا ہے وہ دراصل ملک کے حق میں نقصان رساں ہے یا نہیں، اور اگر یہ اطمینان ہو جائے کہ نقصان رساں ہے تو تامینی محصول کو کم کرنے یا ہٹا لینے کی سفارش پیش کرے۔

۱۱۔ تامینی برآمدی محصول

صنعت میں استعمال ہونے والی خام اشیا کی آزادانہ برآمد پر بندشیں عائد کرنے کے معاشی اثرات کے متعلق کسی اور سلسلے میں کچھ بحث ہو چکی ہے اور یہ بیان کیا جا چکا ہے کہ برآمدی محصول سے صناعوں کو کوئی قابل لحاظ فائدہ نہیں پہنچتا اور خام اشیا تیار کرنے والے کو غیر متناسب نقصان پہنچ جاتا ہے۔ چونکہ اشیا کی قیمت مصنوعہ شے کے کل مصارف کا بہت ہی حقیر جزو ہوتی ہے اس لیے ملکی صناع کے فایدے کی خاطر

مصنوعہ شے کے مصارف میں مقابلۃً خفیف فرق پیدا کرنے کے لیے بھی برآمدی محصول کو بہت ہی اعلیٰ رکھنا ہوگا اور خام اشیاء تیار کرنے والوں کی مشکلات اس قدر بڑھ جائیں گی کہ تامینی طریق اس نہج پر اختیار کرنے کا خیال بھی نہیں کیا جاسکتا۔ علاوہ ازیں اگر کسی خاص صنعت کے لیے تامین ضروری ہو تو اس کا بار تا حد امکان پوری قوم پر ڈالنا چاہیے۔ یہ غلط اصول ہے کہ تامین یافتہ صنعت کے فائدے کی خاطر صرف کسی ایک خاص جماعت کو زیر بار کیا جائے۔ چنانچہ جیسا کہ ہم پہلے مشورہ دے چکے ہیں برآمدی محصول پر سرکاری رقمی امداد اور تامینی محصول درآمد کو ترجیح دینی چاہیے۔ برآمدی محصول اس وجہ سے بھی قابل اعتراض ہے کہ اس کی وجہ سے غیر ملکی بازاروں سے سراسر محروم ہو جانے کا اندیشہ ہے جیسا کہ شورے کی بابت ہمیں تلخ تجربہ ہو چکا ہے۔

۱۲۔ تامین کے علاوہ دوسرے لوازم

ہندوستان نے تامینی طریق کو اس لیے اختیار کیا ہے کہ یہ صنعتوں کی نشوونما کی رفتار کو بڑھانے میں لازمی طور پر مدد دے گا۔ لیکن اس کے معنی یہ نہیں ہیں کہ محض آئین و قوانین وضع کر کے کسی قوم کو دولتمند اور خوش حال بنایا جاسکتا ہے اور نہ تامین ہی کوئی جادو کی چھڑی ہے کہ کسی ملک کے دقیانوسی نظام کو جدید ترین ترقی یافتہ نظام میں مبدل کر دے۔ اگر کسی ملک میں جدید طرز کی معاشی زندگی کے ناگزیر لوازم مثلاً بنک کاری کا موثر نظام، نقل و حمل کا مناسب طور پر ترقی یافتہ انتظام، ریل اور جہاز کے کرایوں کے بارے میں ہمدردانہ پالیسی، فروخت کا کارگر انتظام، تجارتی و صنعتی معلومات کی فراہمی کا معقول انتظام وغیرہ خاصے ترقی یافتہ نہ ہوں، تو ایسا ملک تامین کے باوجود معاشی حیثیت سے ہمیشہ پس ماندہ حالت میں رہے گا۔

۱۳۔ تعلیم۔ سب سے زیادہ اس چیز کی ضرورت ہے کہ تمام ص۱۳

۱؎ دیکھو کویاجی کی کتاب محولہ بالا ص۲۳ تا ص۳۴۔

طبقوں کے ہندوستانی اپنا مطمح نظر بدل ڈالیں[1]۔ ہندوستانی زمانۂ دراز سے ان فاسد خیالات کے زیر اثر رہے ہیں کہ افلاس ناگزیر ہے اور یہ کہ سربرآوردہ

[1] ڈاکٹر الفریڈ مارشل سے ان کے ایک قدیم شاگرد نے پوچھا کہ ہندوستان کے لیے تامین اختیار کرنے کے بارے میں ان کا کیا خیال ہے تو ڈاکٹر موصوف نے جواب میں لکھا کہ "مجھے نوخیز ہندوستانی صنعتوں کی تامین، پر اصولی لحاظ سے تو کوئی اعتراض نہیں ہے۔ لیکن اس مقصد کو حاصل کرنے کے لیے محصول کروڑگیری ایک بیش خرچ طریقہ ہے، اور موجودہ حالات کے تحت وہ ہندوستانی اصل داروں کے بجائے یورپی اصل داروں کو مالامال کر دے گا۔ پس میں یہ خیال کرتا ہوں کہ دوسرے طریقوں کی آزمائش ہونے تک اس کو بروئے عمل نہ لانا چاہیئے۔ یعنی جب تک وہ صنعتیں جو مصارف نقل و حمل (اور بعض صورتوں میں دہرے مصارف نقل و حمل) کی بنا پر بہت ہی اعلیٰ تامین پا رہی ہیں ہندوستانی کاروباری اولوالعزمی و حوصلہ مندی کو ابھارنے میں کامیاب نہ ہوں، اس وقت تک کروڑگیری یا تامینی محصول عائد نہ کرنا چاہیئے۔ جن مثالوں سے میری خاص طور پر مراد ہے وہ چرم، کاغذ اور روغن دار تخم کی صنعتیں ہیں۔ اگر ہندوستان کو مسٹر ٹاٹا جیسے دس بیس آدمی نصیب ہوتے اور چند ہزار اشخاص ایسے بھی ہوتے جو جاپانیوں کی طرح حقائق سے دلچسپی رکھتے، میدان سیاسیات اور عدالتوں میں نری تقریربازیوں سے سخت نفرت کرتے، اور دماغ کو "خیالات" سے پر رکھ کر عملی کام کرنے کو برا نہ جانتے تو ہندوستان بہت جلد ایک بڑی قوم بن جاتا۔ پھر اس کو کوئی روک نہیں سکتا کوئی محصول اس کی راہ میں مزاحم نہیں ہو سکتا، وہ اپنا ترکہ پا کر رہے گا لیکن جب تک اعلیٰ تعلیم یافتہ ہندوستانی اپنا وقت شائستہ راحت و آرام میں گزارے گا اور مقدمہ بازیوں سے کسب معاش کرے گا جو ملک کے حق میں ایسی ہی غیر مفید ہیں۔ جیسے کہ سمندر کے ساحل کی ریت۔ اس وقت تک ہندوستان کے لیے کوئی تدبیر کارگر اور مفید نہیں ہو سکتی۔ واقعہ یہ ہے کہ بمبی کے سوتی کپڑے کی گرنیوں سے قطع نظر جو دراصل پارسیوں کی بنائی ہوئی ہیں۔ اور چند کارخانوں کو مستثنیٰ کر کے جو ٹاٹا کی نگرانی میں چل رہے ہیں، جملہ کاروبار اب بھی یوروپین ہاتھوں ہی میں ہیں، حالانکہ یوروپی باشندوں کے نوخیز بچوں کے لیے ہندوستان کی آب و ہوا کا ناموافق اور غیر صحت بخش ہونا یورپی کاروبار کے مقابلے میں ہندوستانی کاروبار کے حق میں پچاس تا سو فی صدی تامینی محصول کا اثر رکھتا ہے۔ کیمبرج میں ۴۰ سال سے

یورپی قوموں نے دولت اور صنعتی عظمت جس درجے تک حاصل کی ہے وہاں تک ہندوستان کی رسائی محال ہے۔ واقعہ یہ ہے کہ آج کل ہندوستانیوں میں خود اعتمادی اور بلند حوصلگی کا خاص طور پر فقدان ہے اور یہ سب خرابیاں زیادہ تر موجودہ ناقص تعلیمی نظام سے منسوب کی جا سکتی ہیں۔ ہندوستان میں ایک زمانہ دراز سے تعلیمی مباحث کا پامال موضوع یہ بنا ہوا ہے کہ ہمارا تعلیمی نظام از سر تا پا ادبی اور نظری ہے اور یہ کہ اس میں زیادہ عملی رجحان پیدا کرنے کی ضرورت ہے۔ یہ خیال غلط ہے کہ ہر قسم کی تعلیم دستی محنت سے کراہت پیدا کرتی ہے، اس لیے کہ اس کے برخلاف ایک معقول نظام تعلیم میں اس بات کا خاص لحاظ رہے گا کہ محنت کی حرمت کے اصول پر کافی زور دیا جائے۔ صحیح تعلیمی اسکیم کے بنیادی اصول میں سے ایک یہ ہوگا کہ طالب علم کو اپنے ہاتھوں اور اپنی آنکھوں سے حتی الامکان زیادہ کام لینے کا موقع دیا جائے۔ چنانچہ نقشہ کشی اور دستی تربیت جیسے صا۱۴۱

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ:- ہندوستانیوں پر یہ زور دے رہا ہوں کہ وہ اپنے وطنی بھائیوں سے پوچھیں کہ مغرب کو جانے والوں میں کتنے کم لوگ ایسے ہیں جو اپنی انفرادی تربیت و شایستگی کے سوا کسی دوسرے مقصد کو پیش نظر رکھتے ہوں؟ کیا ایک جاپانی اپنی ذات سے ہمیشہ یہ سوال نہیں کرتا کہ وہاں سے لوٹنے پر وہ اپنے ملک کی مفید خدمت انجام دینے کے لیے اپنی قابلیت کو کس طرح بڑھا اور ترقی دیسکتا ہے؟ کیا وہ حقیقی تعلیم حاصل نہیں کرتا؟ کیا وہ مغربی ملکوں کی قوت کی بنیادوں پر غور و فکر نہیں کرتا؟ کیا جاپان کی تیز ترقی کا یہی اصلی سبب نہیں ہے؟ کیا ہم جاپان کی تقلید نہیں کر سکتے؟ کیا جاپانیوں کی طرح ہم میں بھی صرف ایک تبدیلی کی ضرورت نہیں ہے کہ پہلے اپنے ملک کا خیال کریں اور اس کے بہت بعد اپنا' (دیکھو اے سی پیگو کی کتاب موسوم بہ سوانح الفریڈ مارشل صہ۴۷۲ (Memoirs of Alfred Marshall)۔ خواہ اچھا ہو یا برا (ہماری رائے میں تو بحیثیت مجموعی اچھا ہی ہے کہ) ہندوستان نے تامین اختیار کرنے کا پختہ ارادہ کر لیا ہے تاہم ڈاکٹر مارشل کے الفاظ غور و فکر کے مستحق ہیں' اس لیے کہ تامین ہو یا نہ ہو کوئی قابل لحاظ معاشی ترقی اس وقت تک ممکن نہیں ہے جب تک کہ ڈاکٹر مارشل کے بیان کے مطابق قومی خصایل و عادات کی خرابیاں دور نہ ہوں۔

مضامین جو اس نقطۂ نظر سے بہت قابل قدر ہیں۔ ابتدائی تعلیم کے نصاب میں داخل کرنے چاہئیں۔ کسی قسم کی تعلیم نہ پانے یا مناسب قسم کی تعلیم سے بے بہرہ ہونے کی وجہ سے ایک تو مزدور کی کارکردگی خراب ہوتی ہے اور اس پر بھروسہ نہیں کیا جا سکتا، دوسرے یہ کہ مزدور میں اصلاح و ترقی کی خواہش مردہ ہو جاتی ہے۔ تعلیم، مزدور کی احتیاجات کو ترقی دے گی، ان کی تکمیل کے لیئے زیادہ اور بہتر کام کرنے کی ترغیب و تحریص دلائے گی اور اس کے معیار زندگی کو از سرتا پا بلند کر دے گی۔ ہندوستانی صنعتیں جن مشکلات کے تحت کام کر رہی ہیں ان میں سے ایک یہ ہے کہ باہمارت مزدوروں، سپروائزروں اور نائکوں (فورمن) کو عام طور پر باہر سے بلانا پڑتا ہے۔ ظاہر ہے کہ اس طرح طلب کئے ہوئے مزدور مہنگے پڑتے ہیں کیونکہ ان کو اجرت بڑھی ہوئی شرح سے دینی پڑتی ہے اور اس کے علاوہ انھیں وطن لوٹ آنے کے لیے بھی مصارف برداشت کرنے پڑتے ہیں۔ مالی کمیشن نے یہ سفارش پیش کی تھی کہ حکومت غیر ملکی کارخانوں کو بڑی فرمائش بھیجے تو ان کی تکمیل کی شرطوں میں سے ایک شرط یہ بھی قرار دے کہ وہ ہندوستانی کارآموزوں کی تعلیم و تربیت کا انتظام کریں۔ باہمارت مزدوروں، سپروائزروں، اور نائکوں (فورمن) کے علاوہ منتظموں کا بھی ہندوستانی ہونا ضروری ہے۔ ہندوستانیوں کو فنی تربیت کے لیے سرکاری وظائف دے کر باہر بھیجنے سے ملک کی ضرورتیں تمام و کمال پوری نہیں ہو سکتیں۔ اس دشواری کا واحد حقیقی حل یہ ہے کہ ملک ہی میں ہر درجے کی فنی درسگاہیں قایم کی جائیں، تاکہ ہندوستانی صنعتوں کے لیے ہر قسم کے غیر ملکی مزدوروں سے بے نیاز بننا ممکن ہو۔ صنعتی مسائل کی تحقیق اہم ترین کام ہے، اور اس مقصد کے لیے ضروری ادارے، خانگی یا سرکاری خرچ سے قایم کرنے چاہئیں۔ صنعتی ترقی کے لیے نری فنی معلومات ہی کافی نہیں ہیں بلکہ اس سے زیادہ کچھ اور بھی درکار ہے۔ صنعتی دوڑ میں ملک کی رہنمائی کرنے اور اس کو دوسری قوموں کے قدم بقدم چلانے کے لیے صاحب بصیرت، باہمت اور انتظامی قابلیت

رکھنے والے اشخاص کی ضرورت ہے۔ ممکن ہے کہ تجارتی کالجوں کی تعداد بڑھانے سے اس قسم کے اشخاص کو خود شناسی کا موقع ملے۔ اس خصوص میں موجودہ کمی کا باعث کم از کم ایک حد تک یہ واقعہ ہے کہ ہمارے تعلیمی نظام نے ان اوصاف کو ابھارنے اور اجاگر کرنے کی طرف کوئی خاص توجہ ہی نہیں کی ہے جو کاروباری شخص کو کامیاب بنانے کے لیے ضروری ہیں۔ تعلیم کی انتہائی ادبی نوعیت جس کا مقصد ابتدائً محض حکومت کی انتظامی ضرورتوں کو پورا کرنا تھا اس اعتبار سے کسی حد تک گھٹ گئی ہے کہ ہمارے مدرسوں اور جامعوں میں جدید سائنس کی تعلیم کو روزافزوں اہمیت دی جارہی ہے۔ چنانچہ تجربہ خانوں میں قدرتی طور پر حقایق سے دوچار ہونے اور دلائل کی عملی طور پر تصدیق کرنے کے مواقع ملتے ہیں، جن سے انسان کے خیالات اور افعال پر صریح اثر پڑتا ہے، اور وہ ان سے مفید عملی میدانوں میں کام لے سکتے ہیں
تجارتی وفنی مدرسوں اور کالجوں کے ذریعے سے بھی یہی مفید نتیجہ پیدا ہونا چاہیے۔ ص۱۵۱
کشاکش حیات کی روزافزوں شدت، تعلیم یافتہ طبقوں کو رفتہ رفتہ اس بات پر مجبور کر رہی ہے کہ وہ سرکاری ملازمت کی جستجو کے بجائے کاروبار کو اپنا مشغلۂ زندگی بنائیں اس لیے کہ طیلسانین کی غیر محدود تعداد کو سرکاری ملازمت ملنا ممکن نہیں ہے۔ صنعتوں کی نشوونما کی بدولت متعدد راستوں کے کھل جانے کی وجہ سے سرکاری ملازمت اور طب وقانون جیسے پیشوں کی کشش کم ہوجائے گی۔ ان سب تبدیلیوں کا آغاز تو ہوچکا ہے لیکن برائے نام ہے ضرورت اس بات کی ہے کہ اب جس رفتار کے ساتھ یہ تبدیلیاں ہورہی ہیں اس سے زیادہ سرعت کے ساتھ عمل میں لائی جائیں۔ اس کے لیے زوردار کوششیں درکار ہیں، تاکہ تعلیمی وصنعتی سہولتوں کی اصلاح و توسیع ہوسکے۔

۱۴۔ ہندوستان میں صنعتی تعلیم کا موقف

ایسا معلوم ہوتا ہے کہ ان چیزوں کی ضرورت واہمیت کو حکومت ہند نے ابتدائً ۱۸۸۸ء میں محسوس کیا تھا جبکہ اس معاملے کے متعلق ایک قرارداد جاری کی گئی تھی

اور صوبہ وار حکومتوں سے مطالبہ کیا گیا تھا کہ اس معاملے میں مناسب کارروائی کریں۔ لیکن اس کا عملی نتیجہ تقریباً صفر رہا۔ اور سارے ملک میں وکٹوریا جوبلی ٹکنیکل انسٹیٹیوٹ ہی ایک ایسا ادارہ تھا جو زمانۂ دراز تک اکیلا کام کرتا رہا۔ یہ ادارہ سنہ ۱۸۸۷ء میں بمبئی میں زیادہ تر خانگی کوششوں سے اس لیے قایم کیا گیا تھا کہ گرنی کی ترقی پذیر مقامی صنعت کی ضرورتوں کے مطابق تعلیمی نصاب مہیا کرے۔ سنہ ۱۹۰۱ء میں ہندوستانی تعلیمی نظام کے نقائص کی تحقیق کی غرض سے لارڈ کرزن نے ماہران تعلیم کی ایک کانفرنس شملے میں منعقد کی جس میں فنی تعلیم کا سوال مکرر اٹھایا گیا لیکن اس کا نتیجہ صرف یہ نکلا کہ جامعات میں سائنس کی تعلیم کے انتظامات میں کچھ اصلاح و ترقی ہوئی اور ہندوستانیوں کو امریکا اور انگلستان بھیجنے کے لیے حکومت ہند کی جانب سے چند فنی وظائف مقرر کئے گیے۔ لیکن یہ طریقہ بھی کچھ کامیاب ثابت نہیں ہوا جس کے کئی اسباب تھے مثلاً ایک تو غیر موزوں امیدواروں کا انتخاب دوسرے صنعتوں کے طریقہ کار اور تنظیم کے متعلق حقیقی عملی معلومات حاصل کرنے میں ہندوستانی طلبا کی مشکلات اور تیسرے ان کی واپسی پر ان کو مناسب ملازمت مہیا کرنے کی دشواری حال ہی میں ان وظائف کے متعلق قواعد پر نظر ثانی کی گئی ہے تاکہ اس قسم کی چند خرابیوں کو دور کیا جائے۔

کچھ سال ادھر فنی اور عام تعلیم کے مسئلے کو قومی مباحث میں نمایاں جگہ حاصل رہی۔ چنانچہ صنعتی کمیشن (سنہ ۱۹۱۶ء - سنہ ۱۹۱۸ء) کلکتہ یونیورسٹی سیاڈلر کمیشن (سنہ ۱۹۱۷ تا ۱۹۱۹ء) اور حکومت بمبئی کی مقرر کی ہوئی کمیٹی (سنہ ۱۹۲۱ء) نے اس مسئلے کی تفصیلات پر اپنی پوری توجہ صرف کی۔ صنعتی کمیشن نے کئی سفارشیں پیش کیں مثلاً (۱) مقامی حکومتیں اور ذی اقتدار حکام، دست کار اور مزدور پیشہ آبادی کے لیے ابتدائی تعلیم کا ایک ایسا مناسب نظام مرتب کریں جس میں صنعتی رنگ غالب ہو۔ اور ان آجروں کو مالی امداد دی جائے جو اپنے مزدوروں کے فائدہ کے لیے تعلیمی سہولتیں مہیا کریں۔ (۲) محکمۂ

صنعت وحرفت کی زیر نگرانی گھریلو صنعتوں کے لیے صنعتی یا حرفتی مدرسے کھولے جائیں اور (۳) منظم صنعتوں کے لیے مزدوروں کی تربیت کا انتظام کیا جائے۔ منظم صنعتوں کو دو حصوں میں تقسیم کیا گیا ہے۔ ایک تو دست وری صنعتیں (Manipulative Industries) مثلاً میکانکی، انجینیری، اور دوسرے غیر دست دوزی یا عاملی صنعتیں (Non-manipulative Industries or operative Industries) مثلاً کیمیائی اشیا کی صنعت۔ یہ مشورہ بھی دیا گیا ہے کہ فورمین کو عملی تعلیم کارخانوں ہی میں دی جائے اور انہی سے نظری تعلیم کی جماعتیں وابستہ کی جائیں؛ اگرچہ پارچہ بافی جیسی صنعت کے لیے ان کو ایسے فنی مدارس میں تعلیم دینا مناسب ہوگا جن سے کارخانے ملحق ہوں۔ عاملی صنعتوں کے لیے صناعیاتی (فنی) مدرسے کھولے جائیں اور عملی تجربہ فیکٹری میں حاصل کرنے کا انتظام کیا جائے۔ صنعتی کمیشن نے یہ بھی سفارش کی کہ موجودہ صوبہ واری اداروں کے علاوہ دو مرکزی کالج قایم کیے جائیں جن میں سے ایک تو انجینیری کی بہت ہی اعلیٰ تعلیم کے لیے ہو اور دوسرا فلزیات اور معدنی صناعیات کے لیے[1]۔

سنہ ۱۹۱۹ء کی "اصلاحات" کے تحت تعلیم کا محکمہ صوبہ واری حکومتوں کو منتقل کر دیا گیا اور صوبہ واری محکمہ جات صنعت وحرفت، صنعتی وفنی تعلیم کی ترقی وتوسیع کی نگرانی کرنے لگے۔ لیکن مالی مشکلات کے باعث اب تک کوئی قابل لحاظ نتائج حاصل نہیں ہوئے ہیں۔ ابتدائی تعلیم بھی بہت دھیمی ترقی کر رہی ہے حالانکہ مختلف صوبوں میں اختیاری اور جبری ابتدائی تعلیم کے قوانین منظور کیے جا چکے ہیں اور سنہ ۱۹۲۲ء کے فیکٹری ایکٹ کی رو سے فیکٹریوں میں کام کرنے والے بچوں کی عمر کا معیار بڑھا دیا گیا ہے۔ فنی تعلیم اور صنعتی تربیت کو زیادہ وسیع بنانے کی ضرورت کو

---

[1] "ہندوستانی مدرسۂ معادن" (Indian School of mines) دھنباد میں سنہ ۱۹۲۶ء کے آخر میں اس غرض سے کھولا گیا کہ معدنی انجینیروں اور ماہران ارضیات کی تربیت گاہ کا کام دے سکے۔

تسلیم کرتے ہوئے حکومت بمبی نے فنی و صنعتی تعلیم کے بارے میں فروری سنہ ۱۹۲۱ء میں ایک کمیٹی مقرر کی اس کمیٹی نے دو رپورٹیں پیش کیں جن میں سے ایک تو یورپی اکثریت کی تھی اور دوسری ہندوستانی اقلیت کی کمیٹی کے صدر سر ایم وسویسوریا اقلیت کی تائید میں تھے۔ ان دونوں جماعتوں میں اصل اختلاف اداروں کی نوعیت، تربیت پانے والے طلبا کی تعداد، مصارف کے اندازے اور اس تجویز کو بروئے کار لانے کے انتظام اور وسایل کے بارے میں تھا۔ اکثریت نے یہ خیال ظاہر کیا کہ "نوجوانوں کو عملی تعلیم دینے کا بہترین طریقہ یہ ہے کہ کارآموزی کے مدرسے کھولے جائیں جو بڑے کارخانوں اور فیکٹریوں سے ملحق رہیں" اور ان مدرسوں میں تعلیم پانے والے طلبا کی تعداد اندازاً ۶۰۰ مقرر کی۔[1] ص۱۷ اقلیت نے یہ اعتراض کیا کہ اس وقت جو چند فیکٹریاں اور کارخانے موجود ہیں ان سے جز وقتی مدرسے ملحق کرنا گو مفید ضرور ہوگا لیکن ان مدرسوں میں طلبا کی جو تعداد تعلیم حاصل کرے گی وہ بالکل ناکافی ہوگی چنانچہ اقلیت نے یہ تجویز پیش کی کہ موجودہ طریقے کی توسیع اور اصلاح کی جائے وہ اس طرح کہ ان میں کام کرنے والے ہمہ وقتی صنعتی مدرسے کھولے جائیں جن سے کارخانے اور تجربہ خانے ملحق ہوں اور جہاں کم و بیش ۲۱۰۰ طالب علم تعلیم حاصل کر سکیں۔

اکثریت کی رپورٹ میں جو محدود پیمانے پر تجویز پیش کی گئی تھی اس کو بھی عملی جامہ نہیں پہنایا جا سکا اگرچہ محکمہ صنعت و حرفت کے قائم کیے ہوئے پارچہ بافی کے مدرسے دستی پارچہ بافی کی صنعت کو برابر مدد دے رہے ہیں۔

[1] اکثریت نے یہ بھی سفارش کی کہ فیکٹریوں میں کام کرنے والے بچوں یا نصف وقت کام کرنے والوں کو معمولی لکھنے پڑھنے کی تعلیم دینے کا انتظام کیا جائے جس میں صنعتی رنگ غالب ہو گو حکومت پر واجب ہے کہ آجروں کے اس کام کو آغاز کرنے میں ان کی ہمت افزائی کرے۔ لیکن ایسی تعلیم دینے کا کام حکومت اپنے ذمے لے اور اگر ممکن ہو تو اس قسم کی تعلیم کو مفت اور جبری کر دے۔

اس طرح عام فنی اور تجارتی تعلیم کی حالت غیر اطمینان بخش ہے اور حکومت کی طرف سے یا نجی کوششوں سے جو کچھ بھی انتظامات کئے گئے ہیں، وہ ملک کی وسعت اور کثیر ضرورتوں کے لحاظ سے بالکل ناکافی ہیں۔ چنانچہ ہارٹوگ کمیٹی کا بھی یہی خیال ہے کہ "فنی اور پیشہ ورانہ تعلیم کے لیے جو کچھ بھی کوششیں کی گئی ہیں وہ تعلیمی نظام سے بہت کم ربط رکھتی ہیں اور اس لحاظ سے بڑی حد تک لاحاصل رہیں"[1]

۱۵۔ اشیاء کی خریداری کی پالیسی۔

ہندوستان کے مختلف سرکاری محکموں اور ریلوں کے لیے ہمہ اقسام کی اشیاء کثیر مقدار میں خریدی جاتی ہیں، اور کچھ سال ادھر تک ان اشیاء کا بڑا حصہ غیر ممالک سے اور وہ بھی زیادہ تر انگلستان سے دفتر ہند واقع لنڈن کے محکمۂ خرید اشیاء کی وساطت سے درآمد کیا جاتا تھا۔ چنانچہ اس طریق پر حکومت نے سنہ ۱۹۱۴ء تا ۱۹۱۵ء میں ۷ کروڑ روپیے، سنہ ۱۹۲۱ء میں ۱۶،۵۲ کروڑ روپیے اور سنہ ۱۹۲۸ء تا ۱۹۲۹ء میں ۱۰،۰۹ کروڑ روپیے کی اشیاء درآمد کیں۔ لیکن حالیہ سالوں میں جو اشیاء درآمد کی گئیں ان کی مجموعی قیمت بہت ہی کم رہی مثلاً سنہ ۱۹۳۱ء تا ۱۹۳۲ء میں ۴،۲۷ کروڑ روپیے سنہ ۱۹۳۳ء تا ۱۹۳۴ء میں ۱،۹۵ کروڑ روپیہ اور سنہ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ۲،۴۸ کروڑ روپیہ ملکی صنعتوں کی ہمت افزائی کا ایک طریقہ یہ بھی ہو سکتا ہے کہ اس قسم کی اشیاء امکانی حد تک ملک کے اندر خریدی جائیں۔ لیکن اس اصول کو دوسرے بہت سے عمدہ اصولوں کی طرح بہت زمانہ پہلے مان تو لیا گیا تھا لیکن

---

[1] پیشہ ورانہ اور فنی تعلیم کے متعلق اعداد و شمار کے لیے دیکھو ہارٹوگ کمیٹی کی رپورٹ یا جیسا کہ اس کا مفصل نام ہے

Review of the Growth of Education in British India by the Auxiliary Committee appointed by the Statutory (Simon) Commission Appendix IV.

نیز ملاحظہ ہو انڈین ایر بک بابتہ سنہ ۱۹۳۶ء صفحہ ۲۷۱ تا صفحہ ۲۷۲۔

عمل میں نہیں لایا گیا۔ حکومت نے قریب قریب دو سال پیشتر یہ پالیسی قرار دی تھی کہ سرکاری اغراض کے لیے بدیسی ساخت کی اشیاء یا مصنوعات کی بجائے دیسی اشیاء اور مصنوعات خریدی جائیں۔ اشیاء کی خریداری کے متعلق قواعد بنائے گئے اور ان کی وقتاً فوقتاً نظر ثانی بھی کی گئی۔ چنانچہ ان کی رو سے یہ لازم تھا کہ بعض شرائط مثلاً عام خوبی وغیرہ کے تابع ان اشیاء کو ترجیح دی جائے جو سراسر یا جزوی طور پر ہندوستان میں تیار کی گئی ہوں۔ جب ہندوستان میں اشیاء دستیاب ہوں اور وہ اتنی ہی عمدہ اور ارزاں ہوں جتنی کہ بدیسی اشیاء تو ظاہر ہے کہ ایسی صورت صہ۱.
میں دیسی اشیاء کو ترجیح دینی چاہئے۔ بعض لوگ اس سے بھی ایک قدم آگے جاتے ہیں اور یہ چاہتے ہیں کہ دیسی مصنوعات ہی کو ترجیح دی جائے خواہ ان کی قیمت بدیسی اشیاء سے زیادہ ہی کیوں نہ ہو، لیکن ایسی پالیسی ٹیکس ادا کرنے والوں پر زائد بار عائد کر دے گی بلکہ سچ پوچھو تو تامین دینے کے مساوی ہوگی۔ لہٰذا قبل اس کے کہ اس مسلک کے تحت کسی خاص صنعت کے حق میں کارروائی کی جائے جس سے حکومت کے مصارف میں کثیر اضافہ کا احتمال ہو مناسب یہ ہے کہ ٹیرف بورڈ کو اس بارے میں اظہار رائے کا موقع دیا جائے۔ بہر حال اس مسئلے پر تامین کے مذکورہ بالا اصول کی روشنی میں غور کرنے کی ضرورت ہے۔ یہ بات واضح نہیں ہے کہ مذکورہ بالا قواعد کا کہاں تک یہ منشاء ہے کہ ہندوستانی اشیاء کی خریداری کو ترجیح دینی چاہئے، خواہ ان کی قیمت نسبتہً بہت زیادہ ہی کیوں نہ ہو۔[1]

[1] اس مسئلے کے متعلق سنہ ۱۹۲۳ء میں ایک سرکاری قرارداد جاری کی گئی جس میں حسب ذیل ہدایتیں تھیں:- "حکومت ہند کے محکمہ یا ان محکموں کے خاص طور پر مجاز عہدے دار یہ اطمینان کر لینے کے بعد کہ اس قسم کی تدبیریں حق بجانب ہیں۔ ہندوستانی اشیاء یا مصنوعات کو قیمت کے اعتبار سے محدود دائرے میں ترجیح دے سکتے ہیں۔ چنانچہ مذکورہ بالا امور کے تابع خریداری کرنے میں حسب ذیل اشیاء کو ترجیح دی جائے گی:- (۱) ہندوستانی خام اشیار کو یا ہندوستانی خام مال سے تیار کی ہوئی ہندوستانی

منشا خواہ کچھ ہی ہو صنعتی کمیشن کی تحقیق سے یہ بات معلوم ہوئی کہ عملی طور پر برطانوی اشیاء ہی کو ترجیح دی جاتی تھی، حالانکہ ہندوستانی صناع بھی ان کی سربراہی، قیمت اور خوبی کے لحاظ سے، مساوی عمدگی کے ساتھ کر سکتے تھے۔ اس کے علاوہ ہندوستانی صناعوں کو سرکاری محکموں کے فرمائشات پورا کرنے کے لیے دفتر ہند کے محکمۂ خرید اشیا واقع لندن کے وصول کردہ ٹنڈروں سے مسابقت کرتے وقت اور بہت سی دقتوں کا سامنا کرنا پڑتا تھا۔ واقعہ یہ ہے کہ حکومت اشیاء کی خریداری کے قواعد کو کام میں لانے سے قاصر رہی اور ملک میں مصنوعات تیار کرنے کی جو قابلیت تھی اس سے پوری طرح استفادہ نہیں کیا۔ حکومت نے اس کوتاہی کو حق بجانب تو نہیں ٹھیرایا لیکن یہ کہہ کر اپنی برارت کی کوشش ضروری کی کہ ہندوستان کے افسر فرمائشات کو مشورہ اور ہدایت دینے کے لیے کوئی نگراں محکمہ یا ایجنسی موجود نہ تھی؛ اور اس لیے یہ افسر تمام جھگڑوں اور ذمہ داریوں سے بچنے کے لیے دفتر ہند واقع لندن کے محکمۂ خرید اشیاء کو فرمائش روانہ کر دیتا تھا۔ اس تاویل سے یہ سوال پیدا ہوتا ہے کہ ماہرانہ مشورہ حاصل کرنے کے لیے کیوں ضروری تدابیر اختیار نہیں کی گئیں؟ اس کے علاوہ یہ تاویل ان معترضین کو مطمئن نہیں کر سکتی صفحہ ۱۹
جو یہ الزام لگاتے ہیں کہ حکومت لاپروا ہے اور اس کا طرز عمل قومیت کے منافی ہے۔

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ:۔ مصنوعات کو غیر ممالک سے درآمد کئے ہوئے خام مال سے کلاً یا جزواً تیار کی ہوئی ہندوستانی مصنوعات یا غیر ملکی مصنوعات کے مقابلے میں بشرطیکہ متعلقہ کام کے لیے وہ (اول الذکر) کافی اچھی ہوں۔ (۲) درآمدہ خام اشیاء سے کلاً یا جزواً تیار کی ہوئی ہندوستانی مصنوعات کو غیر ملکی مصنوعات پر بشرطیکہ وہ متعلقہ کام کے لیے کافی اچھی ہوں۔ (۳) غیر ملکی مصنوعات کے موجودہ ذخیرے کو ان ملکی مصنوعات پر جن کا خاص طور پر درآمد کرنا ضروری ہو بشرطیکہ وہ مناسب قسم کی ہوں اور مطلوبہ خوبی رکھتی ہوں۔ (۴) غیر ملکی مصنوعات کو جن کا کسی خاص وجہ سے درآمد کرنا ضروری ہو۔" ریلوے بورڈ بھی ریلوں کی طرف سے اشیاء کی خریدی میں اسی قسم کی پالیسی پر عمل کرتا ہے۔

ہندوستانی صنعتی کمیشن نے اس خیال پر زور دیا کہ اشیاء کی خریداری کی پالیسی کو اس طرح منضبط کرنا چاہیے کہ وہ ہندوستانی صنعتوں کے حق میں محرک ثابت ہو۔ اگر "بے روو رعایت" پالیسی بھی اختیار کی جائے اور ہندوستانی مصنوعات کو کوئی تاہمی ترجیح نہ دی جائے تو بھی ملکی صنعتوں کو حکومت سے بڑی مقدار میں فرمائشوں کا ملنا ایک ایسی سہولت ہے جو بجلئے خود صنعتوں کے حق میں اہم اور قابل قدر محرک ثابت ہوگی۔ علاوہ ازیں، جیسا کہ صنعتی کمیشن نے بتلایا ہے اگر فرمائش دینے کے طریق کی اصلاح کے متعلق بعض مشورے مان لیے جائیں تو، صرف موجودہ صنعتیں ہی فائدہ نہ اٹھائیں گی بلکہ نئی صنعتیں بھی قایم کی جاسکیں گی۔ چنانچہ اگر ایک ہی مقررہ قسم کی اشیاء کی فرمائشوں میں غیر ضروری تنوع کو روا رکھنے کی بجلئے معیاری نمونے اختیار کیے جائیں تو اس کا نتیجہ یہ ہوگا کہ معیاری نمونے کی اشیاء بڑی مقدار میں طلب کی جائیں گی جس کو پورا کرنے کے لیے ہندوستان ہی میں کوئی خاص کارخانہ یا پلانٹ نفع کے ساتھ قایم کیا جاسکتا ہے۔

جوں جوں صنعتی نشوونما کی رفتار بڑھتی جارہی ہے حکومت کے لیے یہ زیادہ سے زیادہ ممکن ہوتا جارہا ہے کہ اپنی ضرورتوں کو مقامی صنعتوں کے ذریعے پورا کرے، خاص کر اس لیے بھی کہ ہندوستانی رسد کے ذرائع اور ان کی بازاری قیمتوں کے متعلق معلومات نہ ملنے کی دشواری اور نگران محکمہ کی عدم موجودگی کی دقت کو رفع کرلنے کے لیے اب انتظامات کردیے گئے ہیں۔ صنعتی کمیشن کی سفارش کے مطابق ایک مجلس خرید اشیاء قایم ہوگئی ہے اور اس نے کمیشن مذکور کے اس مشورے کی تائید کی کہ ساری اشیاء کی جانچ کی غرض سے ماہروں کی ایک مرکزی ایجنسی قایم کی جائے۔ چنانچہ ایک محکمہ بنام "ہندوستانی محکمۂ خرید اشیا قایم ہوگیا ہے۔ اگرچہ یہ محکمہ حکومت ہند کے تحت ہے لیکن صوبوں کی حکومتیں، بلدئے، بندرگاہوں کے محکمے، کمپنیوں کے زیر نگرانی ریلیں اور دوسرے سرکاری اور نیم سرکاری ادارے اور دیسی ریاستیں بھی اس کی خدمات سے فائدہ اٹھا سکتی ہیں۔ موجودہ

انتظام کے تحت محکمۂ خرید اشیا کے بڑے عہدہ داروں میں صدر مہتمم خرید اشیاء، ناظم تنقیح، ناظم خرید و معلومات اور نائب ناظم خرید (پارچہ جات) شامل ہیں۔ یہ محکمہ مشیرانہ حیثیت سے خریداری اور نگرانی کا کام کرتا ہے فرمایشوں کو اس غرض سے جانچتا ہے کہ ملکی ساخت کی اشیا کی خریداری قیمت و خوبی کے شرائط کے لحاظ سے ممکن ہو تو غیر ملکوں کو فرمایشوں کی روانگی روک دے۔ بعض خاص قسم کی ہندوستانی اشیاء کو خریدتا اور ان کا معائنہ کرتا ہے، اشیاء کی خریداری اور قیمتوں کے متعلق جملہ معاملات کے بارے میں مرکزی محکمۂ معلومات کے طور پر کام کرتا ہے، اور دوسرے ایسے اہم فرائض انجام دیتا ہے جن سے ہندوستانی صنعتوں کی ہمت افزائی ہو۔ محکمۂ خرید اشیاء کی مقامی شاخیں کلکتہ اور بمبئی میں اور معائنہ کی ایجنسیاں مدراس، بمبئی، کراچی، کانپور اور دہلی میں قایم کی گئی ہیں۔ محکمۂ خرید اشیاء نے بیرونی کارخانوں سے مسابقت کرنے والے ہندوستانی کارخانوں کی ہمت افزائی اور سہولت کی خاطر ہندوستان میں مال لاکر پہنچانے کے لیے روپے کی شکل میں ٹنڈر طلب کرنے کی پالیسی اختیار کی ہے اور اس کو بتدریج ترقی دے رہا ہے۔ روپیہ کے ٹنڈر کے طریقے کو کامیابی کے ساتھ چلانے کے لیے حکومت ہند کے ہائی کمشنر مقیم لندن کے مشاورتی انجنیروں کو ماہرانہ مشورہ دینے کے لیے مقرر کیا گیا ہے۔ چنانچہ اسی غرض سے ان کے دفتر کی ایک شاخ کلکتے میں کھول دی گئی ہے۔ محکمۂ خرید اشیاء کے کام کا ایک اہم جزو یہ ہے کہ وہ ملکی اشیاء کی رسد کے امکانات کی مسلسل تحقیقات کرتا رہتا ہے جس کا نتیجہ یہ ہے کہ ہندوستان میں منظورہ ٹھیکہ داروں کی فہرست میں مستقل اضافہ ہو رہا ہے۔ صنہ۲

محکمۂ خرید اشیاء نے حکومت کی پالیسی کی اتباع میں جس کا اعلان سنہ ۱۹۲۸ء میں کیا گیا تھا کامل یا جزوی ہندوستانی ساخت کی اشیاء جن کی قیمت ۱۵،۵۶ کروڑ روپے تھی سنہ ۱۹۲۸ء تا سنہ ۱۹۳۶ء کے آٹھ سالوں میں سرکاری اغراض کے لیے خریدیں[1]۔

[1] دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ "حکومت کا کام صنعتوں کے بارے میں" سنہ ۱۹۲۸ء تا سنہ ۱۹۳۵ء صفحہ ۲۷۔

۱۶۔ محکمۂ تحقیقات صنعت

انڈین انڈسٹریز کانفرنس نے جو جولائی ۱۹۳۴ء میں منعقد ہوئی اپنے پانچویں اجلاس میں ایک مرکزی محکمۂ صنعتی معلومات و تحقیقات قایم کرنے کی تجویز پر غور کیا تا کہ تحقیقات کو منظم کیا جائے — یہ محکمہ جواب "محکمۂ صنعتی تحقیقات" کے نام سے موسوم ہے اپریل ۱۹۳۵ء میں قایم ہوا اور تحقیقات کے لیے اس کی ایک شاخ علی پور میں کھولی گئی۔ اس محکمے کو ہندوستانی محکمۂ خرید اشیاء سے ملحق کر دیا گیا ہے اور اس کے مصارف تین سال کے لیے پانچ لاکھ روپے منظور کئے گئے ہیں[1]۔ صنعتی معلومات کی فراہمی اور اشاعت، صنعتی تحقیق میں متعلقہ صنعت سے تعاون کرنا، صنعتوں میں معیاریت پیدا کرنا اور صنعتی نمایشوں کے انتظام میں مشورہ اور مدد دینے کی غرض سے موزوں اطلاعی پرچے اور اعلامیے شایع کرنا، یہ سب اس سررشتے کے فرایض میں داخل ہیں۔ ایسے مرکزی ادارے کی ضرورت اور صنعتی تحقیق کی اہمیت کو جس قدر بڑھا کر بیان کیا جائے کم ہے۔

۱۷۔ صوبہ واری محکمہ جات صنعت و حرفت کا کام۔

ہم اوپر بیان کر چکے ہیں کہ صنعتی کمیشن کی سفارش کے مطابق صوبہ واری محکمہ جات صنعت و حرفت قائم ہوئے[2]۔ ان محکموں کا اہم کام تین حصوں میں منقسم ہے۔ (۱) فنی و صنعتی تعلیم کو فروغ و ترقی دینا، (۲) صنعتی معلومات بہم پہنچانا اور (۳) نہ صرف صنعتوں کو بلکہ صنعتی بھنڈاروں اور نمایشوں کو مالی امداد دینا[3]۔ لیکن ان محکموں کی جد و جہد بڑے پیمانے کی صنعت کی بجائے

---

[1] دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ "حکومت کا عمل صنعتوں کے بارے میں" ۱۹۲۰ء تا ۱۹۳۵ء صفحہ ۴۷۔

[2] دیکھو جلد اول باب ۱۲ فصل ۴۔

[3] مختلف صوبوں میں جو کام ہوا اس کی تفصیل کے لیے دیکھو اے۔ جی۔ کلو کی کتاب موسوم بہ "حکومت اور صنعت"۔ نیز ایک رپورٹ موسوم بہ "حکومت کا عمل صنعتوں کے بارے میں" ۱۹۲۰ء تا ۱۹۳۵ء۔

زیادہ تر گھریلو اور دیہی صنعتوں کے لیے وقف ہے۔[ا] صنعتی محکموں نے اس طریقے
اور پیمانے پر ترقی نہیں کی جس کی صنعتی کمیشن کو توقع تھی جس کی وجہ یہ ہوئی ص۲۱
کہ روپیے کی قلت رہی اور کمیشن مذکور کے قائم ہونے کے بعد سے صنعتی حالات
میں بھی بہت بڑا تغیر ہوا۔ ۱۹۱۹ء کے دستوری تغیرات نے صنعت کو
نشو و نما دینے کی ذمہ داری زیادہ تر صوبوں پر عائد کر دی۔ اس کی وجہ
سے بھی ایک باقاعدہ اور جامع صنعتی پالیسی اختیار کرنے میں رکاوٹیں
پیدا ہو گئیں۔ لیکن کل ہند صنعتی کانفرنس کے سالانہ جلسوں کی وجہ سے
جن میں صوبوں کے صنعتی محکموں کے وزیروں اور ناظموں کے علاوہ بعض
دیسی ریاستوں کے نمایندے بھی شریک ہوتے ہیں ایک حد تک مفید
اتحاد عمل اور رابطہ پیدا ہو گیا ہے۔ دوسرے صوبوں کے مقابلے میں
صوبۂ بنگال کے محکمۂ صنعت و حرفت کی جد و جہد زیادہ کامیاب رہی ہے۔
اس کے مکمل عملے اور کلکتے میں تحقیق کے لیے ایک تجربے خانے کے افتتاح پر
نظر کرتے ہوئے خیال کیا جا سکتا ہے کہ یہ محکمہ اس پالیسی کو عملی جامہ
پہنا سکے گا جس کی سفارش صنعتی کمیشن نے کی ہے۔ بنگال کے صنعتی ماہر
کیمیا نے اس صوبے کی خام اشیا کے بہتر استفادے کے متعلق بہت سی
تحقیقاتیں کی ہیں۔ بنگال کی درس گاہ دباغت، مقامی چرم اور دباغی
کے متعلق تحقیقاتی کام کر رہی ہے۔ بنگال، صوبۂ متحدہ اور مدراس کی
صنعتی تحقیق بھی قابل ذکر ہے۔ بعض صوبوں میں مظاہرے کی غرض سے
نمونے کے کارخانے کھولے گئے ہیں۔ لیکن بدقسمتی سے ان میں سے چند ہی
کامیاب ثابت ہوئے ہیں؛ مثلاً مدراس میں روشنائی کی صنعت؛
باقی کارخانے مثلاً لاہور کا سرکاری دباغت خانہ اور صوبۂ متحدہ کا پھرکی
کا کارخانہ، ناکام رہے ہیں۔

ہم ان قوانین کا ذکر کر چکے ہیں جو بعض صوبہ واری مجالس قانون ساز

ا۔ اس جد و جہد پر آیندہ باب میں تبصرہ کیا گیا ہے۔

نے صنعتوں کی مالی امداد کے لیے منظور کئے ہیں۔ اسی طرح کے قوانین مدراس پنجاب، بہار اور اڑیسہ میں ۱۹۲۳ء سے نافذ ہیں۔ بنگال اور صوبۂ متوسط میں قوانین علی الترتیب ۱۹۳۱ء اور ۱۹۳۳ء میں منظور ہوئے۔ ان قوانین کے تحت خانگی افراد کو اس غرض سے قرضے دیے جاسکتے ہیں کہ وہ بعض شرائط کے تابع نئی صنعتیں جاری کریں۔ یہ قوانین اپنے عمل درآمد میں بڑے پیمانے کی صنعتوں کے بجائے دراصل چھوٹے پیمانے کی صنعتوں کے حق میں زیادہ مفید ثابت ہوئے ہیں[1]۔ کرناٹک پیپر ملز (مدراس) اور انڈین اسٹیل وائر پروڈکٹس لمیٹڈ[2] (بہار و اڑیسہ) جیسے بڑے کارخانوں کو جو چند بڑے قرضے دیئے گئے وہ ناکام ثابت ہوئے۔ البتہ اس ناکامی نے یہ واضح کر دیا کہ بڑی صنعتوں کو قرضہ دینے کے مسئلے کو حل کرنے کے لیے خاص تدبیریں درکار ہیں۔

محکمۂ صنعت و حرفت مدراس کی شایع کردہ مارچ ۱۹۳۵ء کو ختم ہونے والے سال کی رپورٹ میں اس امر کا اعتراف کیا گیا ہے کہ گو صنعتوں کی سرکاری امداد کا قانون بارہ سال تک نافذ رہا لیکن یہ دعویٰ
نہیں کیا جاسکتا کہ اس قانون نے اس مدت میں صنعتی ترقی کے محرک ص۲۲۰
کے طور پر کوئی قابل لحاظ کامیابی حاصل کی۔ اس رپورٹ میں یہ مشورہ بھی دیا گیا ہے کہ صوبۂ متحدہ کی تقلید میں ایک مخصوص کمیٹی قائم کرنی چاہیے جو صنعتوں کو مالی امداد دینے کے بارے میں ایک نئی تجویز مرتب کرے۔ صوبۂ متحدہ کی کمیٹی جو "صنعتوں کی مالی کمیٹی" کے نام سے موسوم ہے ۱۹۳۴ء میں سر ایس، این، پوچ کھانے والا، کی صدارت میں قائم کی گئی تھی۔ اس کمیٹی نے یہ خیال ظاہر کیا کہ صنعتوں کو براہ راست مالی امداد دینا مناسب

[1] دیکھو ڈی۔ آر۔ گاڈگل کی کتاب موسوم بہ "ہندوستان کا صنعتی ارتقا" (تیسرا اڈیشن) صفحہ ۲۱۲۔ نیز پانچویں صنعتی کانفرنس ۱۹۳۳ء کی روئداد۔

[2] Indian Steel Wire Products Limited

نہ تھا۔ کمیٹی نے یہ سفارش پیش کی کہ ایک مشترک سرمایہ بنک موسوم بہ "انڈسٹریل کریڈٹ بنک صوبہ متحدہ محدود" کھولا جائے جس کا سرمایہ ۳۵ لاکھ روپے ہو اور جس کے حصص پر حکومت ۲۰ سال کی انتہائی مدت کے لیے بہ معافی محصول چار فی صد مقسوم کی ضمانت دے تاکہ بڑی اور چھوٹی صنعتوں کو طویل المدت اور قلیل المدت قرضے دیے جاسکیں۔ کمیٹی نے یہ مشورہ بھی دیا کہ فروخت کا ایک جدید نظام قائم کیا جائے جو "صوبہ متحدہ کی مالی امداد اور فروخت کے انتظام کی محدود کمپنی" کے نام سے موسوم ہو جو مشترک سرمایے کے اصول پر پانچ لاکھ روپے کے سرمایے سے کام شروع کرے اور جس کے غیر فروخت شدہ حصے خریدنے کا ذمہ دار "انڈسٹریل بنک" کو قرار دیا جائے[1]۔ صوبہ متحدہ کی مجلس قانون ساز نے جون ۱۹۳۶ء میں حکومت کی تجویز کو جو عام طور پر کمیٹی کی سفارشوں کے مطابق تیار کی گئی تھی منظور کرلیا[2]۔ بنگال کی مجلس قانون ساز نے بھی دسمبر ۱۹۳۶ء میں اس بات کو منظور کرلیا کہ ایک انجمن قرضہ بنام "انڈسٹریل کریڈٹ کارپوریشن" قائم کی جائے۔ اس کا مقصد یہ ہے کہ رہا شدہ قیدی یا کوئی بنگالی شہری جو قابل عمل تجاویز پیش کرسکتا ہو چھوٹے پیمانے کی صنعت قائم کرے تو اس کو قرضہ دیا جائے۔ اب یہ دیکھنا ہے کہ صنعتی قرضوں کے متعلق یہ نئے تجربے پیش نظر مقصد کو کس حد تک پورا کرتے ہیں۔

مذکورۂ بالا تبصرے سے یہ بات واضح ہوگی کہ جنگ عظیم کے بعد سے ہندوستان نے صنعتی نشو و نما کے ایک نئے دور میں قدم رکھا ہے۔ مرکزی اور صوبہ واری حکومتوں نے صنعتی ترقی کو منظم اور

---

[1] دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ "صنعتوں کے بارے میں سرکاری عمل" ۱۹۲۰ء تا ۱۹۳۵ء صفحہ ۲۱۲۔

[2] اس اسکیم کی مزید تفصیلات باب (۱۰) میں صنعتی مالی امداد کے متعلق فصلوں کی بیان کی گئی ہیں۔

اس کی رفتار کو تیز کرنے کی غرض سے قدیم اصول ''عدم مداخلت'' کی بجائے ''سرگرم مداخلت'' کی پالسی کو اختیار کر لیا ہے۔

دوسرا باب

ص ۲۳

ہندوستانی صنعتیں: قدیم وجدید

۱۔ اس باب کا موضوع

ہندوستانی صنعتوں کو دو حصوں میں تقسیم کیا جا سکتا ہے۔

(۱) وہ صنعتیں جن میں کام کرنے والا اپنے ہی گھر پر کام کرتا ہے۔ چنانچہ ان کو گھریلو صنعتیں کہنا مناسب ہوگا۔ ان کے کاروبار کا پیمانہ چھوٹا اور انتظام مختصر اور محدود ہوتا ہے۔ اور سامان بھی زیادہ تر مقامی ضرورتوں کو پورا کرنے کے لیے تیار کیا جاتا ہے۔ ایسی صنعتوں کے بارے میں اس باب کے آخر میں بحث کی جائیگی۔

(۲) منظم صنعتیں، جن کا کاروبار مختلف پیمانے کے کارخانوں یا فیکٹریوں میں ہوتا ہے۔ ان میں ایک طرف سیدھے سادے دیہی کارخانے شامل ہیں جن میں صرف جزوی صنعتی کاروبار ہوتا ہے۔ تو دوسری طرف کپڑا بننے کی بڑی گرنیاں اور انجینیری کے ایسے کارخانے ہیں جن میں ہزاروں مزدور کام کرتے ہیں اور مصنوعات کی تیاری اور ان کی فروخت کے لیے باضابطہ تنظیم ہے۔ زراعت کے سلسلے میں متعلقہ منظم صنعتوں مثلاً چائے، قہوہ، نیل اور شکر کا ذکر ہو چکا ہے۔ سردست ہندوستان کی جدید وضع کی منظم صنعتوں کا حال بیان کیا جائے گا تاکہ اس وقت تک جو صنعتی ترقی ہوئی ہے اس کا اندازہ ہو جائے اور ضمناً یہ واضح ہو جائے کہ ٹیرف بورڈ کی رہنمائی میں نئے تامینی نظام سے

کس طریقے پر کام لیا جا رہا ہے۔

۲۔ صنعتی ترقی کے اعداد و شمار

ہندوستان نے صنعتی ترقی کس حد تک کی ہے اس کا اندازہ اعداد و شمار کے مندرجۂ ذیل ماخذوں کا یکجا مطالعہ کرنے سے بخوبی ہوسکتا ہے:۔

(۱) ہندوستان کے صنعتی اعداد و شمار جو ۱۹۲۱ء میں فراہم کیے گئے۔
(۲) ایک رپورٹ موسوم بہ "ہندوستان کے بڑے صنعتی کارخانے"
(۳) انڈین فیکٹریز ایکٹ کے تحت ۱۹۳۵ء میں ہندوستانی فیکٹریوں کے اعداد و شمار جو ۱۹۳۴ء–۳۵ء ہندوستان میں چل رہی تھیں خواہ ان کی رجسٹری ہندوستان میں ہوئی ہو یا بیرون ہندوستان۔

(۱) ہندوستان میں ۱۹۲۱ء میں فراہم کیے ہوئے صنعتی اعداد و شمار سے معلوم ہوتا ہے کہ دس سے زیادہ مزدور لگانے والے ۱۵۶۰۶ کارخانے تھے جن میں ۲۶۸۱۱۲۵ مزدور کام کرتے تھے اور ان میں مردوں اور عورتوں کا تناسب ۱۰۰ اور ۳۶ تھا[1]۔ ان صنعتی اعداد و شمار سے زراعت خارج ہے، لیکن قہوہ، چائے، ربڑ اور نیل کی کاشت نیز کان کنی اور سنگ براری ان میں شامل ہیں۔

جملہ ۸۰۱۵ کارخانے ایک نہ ایک قسم کی قوت محرکہ استعمال کرتے تھے جن کے منجملہ ۵۲۹۳ بھاپ، ۱۳۳۵ تیل، ۱۱۴۷ برقی، ۱۲۵ گیس اور ۸۵ پانی سے کام لیتے تھے۔ برقی قوت کا استعمال بڑھ رہا ہے جیسا کہ گیس اور برقی سے کام لینے والے کارخانوں کی تعداد کے اضافے سے ظاہر ہوتا ہے۔ ۱۹۱۱ء میں اس قسم کی ۴۱ فیکٹریاں تھیں جن میں ۴۶۸۰۰ مزدور تھے۔ لیکن ۱۹۲۱ء میں ایسے کارخانوں کی تعداد ۱۰۱ اور ان میں مزدوروں کی تعداد ۱۱۵۲۰۲ ہو گئی۔ ص ۲۴

[1] مختلف اقسام کے کارخانوں کے مفصل بیان کے لیے قاری کو ایک کتاب موسوم بہ "اعدادی خلاصہ برائے برطانوی ہند" (۱۹۲۰ء تا ۱۹۲۹ء) جدول نشان ۳۱۵ کا مطالعہ کرنا چاہیے۔

(۲) ہندوستان میں بڑے صنعتی کارخانے۔ مندرجہ ذیل اعداد و شمار ایک رپورٹ موسوم بہ "۱۹۳۵ء میں ہندوستان کے بڑے صنعتی کارخانے" شایع شدہ ۱۹۳۷ء سے لیے گئے ہیں۔

۱۹۳۵ء کے بڑے ہندوستانی صنعتی کارخانے

کارخانے کی قسم	کارخانوں کی تعداد	مزدوروں کی تعداد
(۱) پارچہ بافی:-	۷۵۳	۸۲۷۴۴۱
روئی (کاتنے، بننے اور دوسرے کاموں کے کارخانے)	۳۹۸	۵۱۵۸۱۳
سن کی گرنیاں	۱۰۴	۲۸۰۹۶۸
ریشم کی گرنیاں	۴۹	۷۰۵۰
اون کی گرنیاں	۱۵	۶۳۴۶
(۲) انجینیری:-	۸۸۸	۲۲۰۵۸۷
جہاز کی گودیاں اور کارخانے	۱۲	۴۵۳۰
برقی انجینیری کے کارخانے	۶۴	۷۷۲۳
عام انجینیری کے کارخانے	۳۰۵	۴۵۱۱۶
ریلوں کے کارخانے	۱۷۱	۱۱۳۶۱۰
جہازسازی اور انجینیری کے کارخانے	۱۷	۱۶۵۳۲
(۳) معدنیات اور فلزیات:-	۱۴۴	۵۶،۱۵۹
فلز ڈھالنے کے کارخانے	۷۰	۴،۳۷۱
لوہے اور فولاد کی گرنیاں	۸	۶۴،۶۵۳
پٹرولیم صاف کرنے کے کارخانے	۱۲	۱۱۰۵۰
(۴) ماکولات، مشروبات اور تمباکو:-	۲۹۵۷	۲۵۷،۵۸۴
آٹے کی گرنیاں	۷۲	۵،۹۵۲

کارخانے کی قسم	کارخانوں کی تعداد	مزدوروں کی تعداد
چاول کی گرنیاں	۱۳۸۰	۷۸۹۰۰
شکر کے کارخانے	۱۷۴	۶۲،۹۳۵
چاء کی فیکٹریاں	۹۹۴	۶۶،۳۷۶
تمباکو کی فیکٹریاں	۳۰	۱۱،۹۳۶
(۵) کیمیاوی اشیا، رنگ وغیرہ:-	۵۱۴	۶۴۵۳۹
سوت کی رنگائی اور دھلائی کے کارخانے	۵۳	۷،۳۶۲
کیمیاوی اشیاء	۲۳	۴۱۸۳
دیاسلائی	۶۱	۲۱۴۴۰
روغن نکالنے کی گرنیاں	۲۴۵	۱۴،۹۳۴
(۶) کاغذ وطباعت:-	۴۵۴	۴۸۶۲۲
کاغذ سازی	۹	۶،۶۹۸
طباعت، جلد بندی وغیرہ	۴۲۷	۴۰۲۸۴
کاغذ کا گودا	۱	۶۶۵
(۷) لکڑی، پتھر اور شیشے کے کام:-	۵۳۲	۸۷۰۶۶
ٹائیل اور اینٹوں کی فیکٹریاں	۱۳۸	۱۵۳۱۷
آراکشی کی گرنیاں	۱۴۹	۱۴،۳۳۶
شیشہ سازی کے کارخانے	۵۹	۶۹۵۳
(۸) چرم اور کھال کا کام:-	۶۸	۱۰۲۷۶
چمڑا اور جوتے	۱۱	۴۲۵۰
دباغت کے کارخانے	۳۰	۴۰۸۹
(۹) بنولہ اوٹنے اور روئی دبانے کے کارخانے:-	۲۷۲۹	۲۱۶۲۳۳
روئی اوٹنے اور گانٹھ بنانے کے کارخانے	۲۵۴۷	۱۸۰۱۵۳
سن دبانے کے کارخانے	۱۰۴	۳۱۸۸۷

کارخانے کی قسم	کارخانوں کی تعداد	مزدوروں کی تعداد
(۱۰) متفرق :-	۲۲۲	۵۲۲۸۵
میزان	۹۲۶۱	۱۸۴۰۷۹۲

ان بڑے صنعتی کارخانوں میں وہ سب فیکٹریاں شامل ہیں جن پر سنہ ۱۹۳۴ء کے ہندوستانی قانون کارخانہ جات کا اطلاق ہوتا ہے ان سے وہ کارخانے خارج ہیں جن میں روزمرہ کام کرنے والے اشخاص کی اوسط تعداد بیس سے کم ہے، البتہ دیسی ریاستوں کے وہ سب کارخانے شامل رہیں جن کے متعلق یہ معلومات فراہم ہو سکے کہ وہ صنعتی حیثیت سے کافی اہم ہیں۔ مندرجہ بالا جدول میں ا تا ۱۰ اہم قسم کے کارخانوں کی میزانیں ان کے محاذی درج کی گئی ہیں اور ان کے تحت بڑی بڑی ذیلی قسموں کی تفصیل دی گئی ہے۔ ۹۲۶۱ بڑے صنعتی کارخانوں کے منجملہ ۴۰۸۲ موسمی تھے جن میں ۳۶۳۷۰۳ آدمی کام کر رہے تھے، اور ۵۱۷۹ دوامی تھے جن میں ۱۴۷۷۰۸۹ آدمی کام کر رہے تھے۔

(۳) ہندوستانی کارخانے جو ہندوستانی قانون کارخانہ جات کے تحت ہیں ان کے سنہ ۱۹۳۵ء کے اعداد کے مطابق مزدوروں کی مجموعی روزانہ اوسط تعداد ۱۶۱۰۹۳۲ تھی، اور چالو فیکٹریوں کی مجموعی تعداد ۸۸۳۱ تھی، جن کی تقسیم حسب ذیل تھی :-

مدراس ۱۴۹۱؛ بمبئی ۱۷۴۹، بنگال ۱۵۹۵؛ صوبہ متحدہ ۴۹۹؛ پنجاب ۶۶۹؛ برما ۹۶۰؛ بہار و اڑیسہ ۳۱۹؛ صوبہ متوسط و برار ۶۹۴؛ آسام ۷۰۶؛ شمال مغربی سرحدی صوبہ ۲۸؛ بلوچستان ۱۶، اجمیر مارواڑہ ۱۸۳، دہلی ۵۵؛ بنگلور اور کرگ ۲۱ - ۸۸۳۱ فیکٹریوں کے منجملہ ۵۱۶۶ فیکٹریاں سال بھر کام کرتی رہیں۔

اور ۴۵۱۹ موسمی تھیں۔[1]

(۴) مشترک سرمایہ کمپنیوں کے اعداد و شمار۔ ہندوستان میں خاص کر جنگ عظیم کے چھڑنے کے بعد سے، صنعت کی توسیع و ترقی کی رفتار کا اندازہ مندرجۂ ذیل اعداد سے ہو سکتا ہے جو ان مشترک سرمایہ کمپنیوں سے متعلق ہیں جن کی رجسٹری برطانوی ہند اور دیسی ریاستوں میں علی الترتیب ۱۹۱۴ء تا ۱۹۱۵ء اور ۱۹۳۳ء تا ۱۹۳۴ء میں ہوئی تھی۔[2]

---

[1] دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ "فیکٹریوں کے اعداد و شمار برائے سال مختتمہ ۳۱ر دسمبر ۱۹۳۵ء" صفحہ ا، صفحہ ۲۱۔

[2] ہندوستانی ریاستوں کی حد تک صرف فیکٹریوں کی مجموعی تعداد اور ان کے ادا کردہ اصل کی مجموعی تعداد دی گئی ہے۔ لیکن ہر قسم کی کمپنیوں کی ذیلی تفصیلات نہیں دی گئی ہیں۔ ہندوستان میں جو غیر ملکی اصل مصروف ہے اس کی بحث کرتے وقت ہم ان مشترک سرمایہ کمپنیوں کے اعداد و شمار بھی پیش کر چکے ہیں جو ہندوستان سے باہر رجسٹر ہوئیں لیکن ہندوستان میں کام کر رہی ہیں۔ علاوہ ازیں ہم حسب ذیل امور پر بھی بحث کر چکے ہیں:-

(۱) جنگ عظیم کے بعد کی صنعتی گرما گرمی؛

(۲) ہندوستان میں اس کے بعد کے زمانے کی تجارتی کساد بازاری اور

(۳) گزشتہ چند سالوں میں بحالی۔ دیکھو جلد اول باب ۱۳ فصل ۵، ۶ اور ۱۴۔

۲۶

کمپنیوں کی قسم	سنہ ۱۹۱۴ء تا سنہ ۱۹۱۵ء		سنہ ۱۹۳۳ء تا سنہ ۱۹۳۴ء	
	تعداد	ادا شدہ اصل	تعداد	ادا شدہ اصل
		لاکھ روپیہ		لاکھ روپیہ
بنک کاری اور قرضہ	۴۳۶	۷۸۰	۱۷۹۶	۲۹۱۵
بیمہ	۱۸۲	۵۰	۵۹۱	۳۰۳
جہاز رانی	۲۴	۱۲۸	۳۸	۲۶۲
ریلیں اور ٹریم	۴۴	۸۳۰	۴۷	۱۵۱۰
دوسری قسم کے وسایل بار برداری ونقل وحمل	۰	۰	۲۸۱	۳۹۸
تجارت اور مصنوعات کی تیاری	۷۵۴	۱۱۳۲	۳۳۸۸	۹۴۲۱
چائے	۲۰۸	۴۳۱	۴۸۵	۱۳۷۲
دوسری کاشت کی کمپنیاں	۲۹	۴۱	۹۴	۱۸۵
کوئلے کی کان کنی	۱۴۰	۶۰۹	۲۷۵	۷۴۶
سونے کی کان کنی	۸	۳۴	۱	۰
کان کنی اور سنگ براری کی دوسری کمپنیاں۔	۵۷	۵۷۶	۹۸	۲۹۳۴
سوتی کپڑے کی گرنیاں	۳۴	۷۶۱	۶۹	۱۸۷۵
سن کی گرنیاں	۳۴	۷۶۱	۶۹	۱۸۷۵
اون، ریشم اور سن وغیرہ کی گرنیاں	۱۳	۱۲۲	۲۱	۲۴۰
روئی اوٹنے، دبانے اور گانٹھ بنانے کی گرنیاں۔	۰	۰	۱۰۶	۲۳۹
سن دبانے کی کلیں	۱۳۹	۲۷۰	۳۳	۲۰۳
آٹے کی گرنیاں	۳۰	۸۰	۳۰	۱۳۴
جائداد غیر منقول، زمین اور عمارت	۳۲	۲۱۷	۱۵۹	۱۰۷۰

کمپنیوں کی قسم	۱۹۱۴ء تا ۱۹۱۵ء		۱۹۳۳ء تا ۱۹۳۴ء	
	تعداد	اداشدہ اصل	تعداد	اداشدہ اصل
شکر (بشمول گڑ)	۲۲	۸۰	۱۵۳	۴۲۲
دوسری کمپنیاں	۱۲۳	۲۰۵	۵۶۹	۱۰۶۹
میزان (برطانوی ہند)	۲۴۸	۸۰۲۴	۸۵۴۰	۲۸۸۲۵
میزان (ریاستہائے ہند)	۶۵	۹۴	۸۹۴	۱۲۵۶
صدر میزان	۲۵۴۵	۸۰۷۸	۹۴۳۴	۳۰۰۸۱

مذکورۂ بالا اعداد و شمار سے صاف طور پر معلوم ہوتا ہے کہ ہندوستان کی صنعتیں روز افزوں ترقی کر رہی ہیں اور بڑے پیمانے کی صنعتوں میں بھی خاصی ترقی و توسیع ہوئی ہے۔ لیکن اس کے باوجود ہندوستان صنعتی حیثیت سے ابھی اس رتبے پر نہیں پہنچا ہے جو مغرب کی ترقی یافتہ قوموں مثلاً جرمنی، ریاستہائے متحدۂ امریکہ اور انگلستان کو حاصل ہو چکا ہے۔ "ہماری قومی معیشت میں منظم صنعتیں اب بھی کوئی نمایاں حیثیت نہیں رکھتیں اور صنعت پیشہ آبادی کا بہت بڑا حصہ محض سادہ، موسمی، متفرق یا مرمت کی صنعتوں میں کام کرتا ہے۔ جدید وضع کی صنعتوں میں ہندوستان کی جتنی آبادی لگی ہوئی ہے، اس میں سے بھی بہت بڑی تعداد ہونے سے روئی اوٹنے اور دبانے کی گرنیوں، سن دبانے کے کارخانوں، چاول اور چوب بینے کی گرنیوں، انجینیری اور دھات کے کارخانوں میں کام کرتی ہے[1]۔ اس طرح بہ حیثیت مجموعی جدید صنعت میں

[1] ملاحظہ ہو گاڈگل کی تصنیف محولہ بالا، صفحہ ۲۸۲۔

کام کرنے والی آبادی کا تناسب ملک کی کل آبادی کے ۲ فی صد سے بھی کم ہے۔

۳۔ سوت اور سوتی کپڑے کے کارخانے

اب ہم ہندوستان کی ان چند صنعتوں کا حال مختصر طور پر بیان کریں گے جو بڑے پیمانے پر کام کرتی ہیں۔ ہندوستان میں سوتی کپڑے کا پہلا کارخانہ سنہ ۱۸۱۸ء میں کلکتے میں کھولا گیا۔ لیکن سوتی کپڑے کے کارخانوں کا مرکز بننا بمبئی کے مقدر میں لکھا تھا جس کا پہلا کارخانہ پارسی جد و جہد کا نتیجہ تھا۔ ص۲۷
چنانچہ سنہ ۱۸۵۶ء سے اس کارخانے میں کام شروع ہوا۔

جزیرۂ بمبئی کا اس صنعت میں مرکزی حیثیت حاصل کرنا قدرتی اور مستقل اسباب سے کہیں زیادہ دوسری سہولتوں کا نتیجہ تھا۔ مثلاً وافر سرمایہ اور اعتبار کی سہولتیں، ارزاں اور تیز رفتار وسایل نقل وحمل کی موجودگی اور کچھ روز کے لیے چین سے سوت کی بڑھتی ہوئی مانگ جس کو بمبئی اپنے محل وقوع کے اعتبار سے خاص سہولت کے ساتھ پورا کرسکتا تھا۔ سنہ ۱۸۷۷ء سے اس صنعت کی ترقی کا رخ بدل گیا اور وہ دوسرے مقاموں کو منتقل ہوگئی۔ چنانچہ ملک کے اندرونی مرکزوں مثلاً ناگپور، احمد آباد، شولاپور وغیرہ میں جو روئی پیدا کرنے والے علاقوں کے بیچوں بیچ واقع ہیں کپڑا بننے کی گرنیاں تیزی سے کھلنے لگیں۔ صنعت کے اس طرح منتقل ہونے کے زیادہ قدرتی اسباب تھے مثلاً خام پیداوار کی قربت مزدوروں کی افراط اور بڑی بڑی تجارتی منڈیوں کی موجودگی، اس معاملے میں ریلوں کی توسیع سے اور بھی سہولت ہوگئی۔ موجودہ صدی کے آغاز سے چین کی سوت کی تجارت میں کمی ہوگئی۔ اس سے بھی بمبئی کی نمایاں فوقیت کو صدمہ پہنچا۔ علاوہ ازیں سودیشی کی تحریک سے پارچہ بافی کو احاطۂ بمبئی کے باہر ترقی ہوئی چونکہ حال میں برطانوی ہند میں کارخانوں کے قوانین میں ترقی ہوئی ہے۔ اس لیے یہ صنعت بعض دیسی ریاستوں کو منتقل ہوتی جارہی ہے کیونکہ یہاں کارخانوں کے قوانین نسبتاً نرم ہیں۔

کچھ دنوں سے ہندوستانی گرنیاں اعلیٰ درجے کا مہین سوت زیادہ مقدار میں تیار کرنے کی طرف مایل ہیں۔ چنانچہ ریاستہائے متحدہ امریکہ اور دوسرے مقامات سے لانبے ریشے کی کپاس اسی لیے درآمد کی جاتی ہے۔ لیکن غیر ملکی کپاس کی گرانی اور نئی کلیں لگانے کے مصارف، مہین سوت کی کتائی میں حایل ہیں۔ لہذا اگر ملک ہی میں عمدہ روئی پیدا کرنے کا انتظام کیا جائے تو یہ دقت دور ہو جائے گی۔

جنگ عظیم نے کچھ ایسے حالات پیدا کر دیے جن سے سوتی کپڑے کی صنعت کو کافی تقویت پہنچی۔ ایک طرف تو حکومت نے جنگ کے مشرقی میدانوں میں سوتی سامان کی حد تک اپنی فوجی ضرورتوں کو پورا کرنے کے لیے گرنیوں کی جی کھول کر سرپرستی کی۔ دوسری طرف لنکاشائر کی گرنیاں جنگی ضرورتوں کو پورا کرنے میں مصروف تھیں جس کی وجہ سے ان کے کپڑوں کی درآمد ہندوستان میں بہت کم ہو گئی۔ تیسرے یہ کہ بار برداری کے جہازوں کی قلت کی وجہ سے غیر ملکی کپڑا کافی مہنگا ہو گیا۔ غرض ان سب اسباب سے دیسی پیداوار خاصی بڑھ گئی۔ لیکن اس زمانے میں مشنری درآمد کرنا بہت مشکل تھا۔ اگر یہ رکاوٹ نہ ہوتی تو ترقی کی رفتار اور زیادہ تیز ہوتی بایں ہمہ دیسی سوتی کپڑے کی پیداوار ۱۹۱۳ء تا ۱۹۱۴ء کے ۱۱۶۴ ملین گز سے ۱۹۱۷ء تا ۱۹۱۸ء میں ۱۶۱۴ ملین گز تک بڑھ گئی۔ مہین سوت کے بنے ہوئے بڑھیا کپڑے جو جنگ عظیم سے قبل زیادہ تر درآمد کئے جاتے تھے ان کی مقدار میں خاص طور پر اضافہ ہوا۔ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ملک کے جملہ کارخانوں میں ۴۳۳۶ ملین گز کپڑا بنا گیا۔

۴۔ سوتی کپڑے کی صنعت کی ترقی	مندرجۂ ذیل جدولوں سے ایک طرف کل ہندوستان کے سوتی کپڑوں کے کارخانوں کی ترقی اور دوسری طرف،

بدیسی سوتی کپڑوں کی درآمد کی کمی کا حال معلوم ہوتا ہے:-

جدول (۱)[1]

سال مختتم بہ ۳۰ جون	گرنیوں کی تعداد	تکلوں کی تعداد	کرگھوں کی تعداد	کام کرنے والے مزدوروں کی اوسط تعداد
۱۸۷۷	۵۱	۱۲۴۴۲۰۶	۱۰۳۸۵	×
۱۹۰۰	۱۹۳	۴۹۴۵۷۸۳	۴۰۱۲۴	۱۶۱۱۸۹
۱۹۱۴[2]	۲۷۱	۶۷۷۸۸۹۵	۱۰۴۱۷۹	۲۶۰۲۷۶
۱۹۱۸[2]	۲۶۲	۶۶۵۳۸۷۱	۱۱۶۸۴	۲۸۲۲۲۷
۱۹۲۲[2]	۲۹۸	۷۳۳۱۲۱۹	۱۳۴۶۲۰	۲۴۳۷۲۳
۱۹۲۳[2]	۳۳۳	۷۹۲۷۹۳۸	۱۴۴۷۹۴	۳۴۷۳۲۳
۱۹۲۷[2]	۳۳۶	۸۷۰۲۷۶۰	۱۶۱۹۵۲	۳۸۴۶۲۳
۱۹۳۰[2]	۳۴۸	۹۱۲۴۷۶۸	۱۷۹۲۵۰	۳۸۴۰۲۲
۱۹۳۲[2]	۳۳۹	۹۵۰۶۰۸۳	۱۸۶۳۴۱	۴۰۳۲۲۶
۱۹۳۳[2]	۳۴۴	۹۵۸۰۶۶۸	۱۸۹۰۴۰	۴۰۰۰۰۵
۹۳۴[2]	۳۵۳	۹۶۱۳۱۷۴	۱۴۹۸۸	۳۸۴۹۳۸
۱۹۳۶[2]	۳۷۹	۹۸۵۶۶۵۸	۲۰۰۰۶۲	۴۱۷۸۰۳

[1] دیکھو ایک کتاب موسوم بہ انڈین ایربک Indian Year Book سنہ ۱۹۳۷ء تا سنہ ۱۹۳۸ء صفحہ ۶۹۸ ـ

[2] برائے سال مختتم بہ ۳۱ راگست ـ

جدول (۲)[۱]

	۱۹۰۴ تا ۱۹۰۵	۱۹۱۳ تا ۱۹۱۴	۱۹۱۹ تا ۱۹۲۰	۱۹۲۴ تا ۱۹۲۵	۱۹۳۰ تا ۱۹۳۱	۱۹۳۴ تا ۱۹۳۵	۱۹۳۶ تا ۱۹۳۷
ہندوستانی گرنیوں کی پیداوار	۶۷۸	۱۱۶۴	۱۶۴۰	۱۹۷۰	۲۵۶۱	۳۳۹۷	۳۵۷۲
درآمدہ اشیا	۲۲۸۸	۳۱۵۹	۱۰۶۴	۱۸۰۱	۸۸۲	۹۴۴	۷۶۴
میزان	۲۹۶۶	۴۳۲۳	۲۷۰۴	۳۷۷۱	۳۴۴۳	۴۳۴۱	۴۳۳۶

سنہ ۱۹۰۴ء سے سنہ ۱۹۰۵ء تک سوت کی برآمدی تجارت جو مسلسل بڑھتی رہی اس کی وجہ یہ تھی کہ بمبئی کو اپنے محل وقوع کے لحاظ سے چین کی منڈیوں سے تجارت کرنے میں سہولت تھی۔ چنانچہ جزیرۂ بمبئی کے کارخانے کل تجارت برآمد کے ۹۰ فی صد پر حاوی تھے اور مجموعی برآمد کا ۹۰ فی صد چین میں کھپ جاتا تھا۔ سنہ ۱۸۹۰ء تک جاپان بھی ایک دوسرا بڑا گاہک رہا۔ اسٹریٹس سٹلمنٹز اور عرب میں بھی نئے بازار کھل گئے تھے سنہ ۱۹۰۵ء کے بعد تجارت کو اتنی ہی جلدی زوال آیا جتنی جلد اس نے پہلے ترقی کی تھی۔ ہندوستانی ٹکسالوں میں آزاد سکہ سازی کی موقوفی کی وجہ سے

۱؎ دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ "تبصرہ بر تجارت ہند" برائے سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء صفحہ ۴۲۔ ان اعداد سے کپڑوں کے چھوٹے تھان خارج ہیں۔

روپیہ اور چینی سکّے کی شرح میں خلل واقع ہونا، چین میں سوت کی کتائی کی صنعت کا شروع ہونا، جنگِ عظیم کے باعث جہازوں سے سامان بھیجنے میں ہندوستانی تاجروں کو دشواری پیش آنا اور اس کی وجہ سے جاپان کو اس موقع کا ہاتھ آنا جس کی وہ تاک میں تھا، خود ہندوستان میں پارچہ بافی کا ترقی کرنا، اور اندرون ملک منافعہ ملنے کی وجہ سے ہندوستانی صناعوں کا غیر ملکی بازاروں سے بے پروائی کرنا۔ یہ سب زوال کے اہم اسباب تھے۔ یہ امر قابلِ ذکر ہے کہ جاپان نے جنگ عظیم کے چھڑنے تک سوت کے چینی بازار میں ہندوستان کے حریف کی حیثیت حاصل نہیں کی تھی، البتہ اس کے بعد سے وہ نہ صرف ہندوستان کو چینی بازار سے بے دخل کرنے میں کامیاب ہوا بلکہ خود ہندوستان ہی میں جاپانی سوت کی درآمد خوفناک تیزی سے بڑھ گئی جس کی وجہ سے ہماری کتائی کی صنعت بری طرح متاثر ہوئی۔ سوت اور دھاگے کی برآمد جو سنہ ۱۸۹۹ء – سنہ ۱۹۰۰ء میں ۲۴۴ ملین پاونڈ تھی گھٹ کر قبل جنگ کے پانچ سالوں میں اوسطاً ۱۹۳ ملین پونڈ رہ گئی۔ پھر زمانۂ جنگ کا پنجسالہ اوسط ۱۳۰ ملین پونڈ رہا۔ اسی طرح جنگ کے بعد کا پنجسالہ اوسط صرف ۸۲ ملین پونڈ تھا۔ یہاں تک کہ سنہ ۱۹۳۶-۱۹۳۷ء میں اس برآمد کی مقدار ۱۲٫۱ ملین پونڈ رہ گئی گو اسی سال ہندوستانی گرنیوں کی سوت کی پیداوار ۱۰۵۴ ملین پونڈ تھی۔ اس سے ظاہر ہے کہ ہندوستان آج کل اپنی سوتی پیداوار کا بہت ہی تھوڑا حصّہ برآمد کرتا ہے۔ کیونکہ سب کا سب ملک ہی میں کھپ جاتا ہے۔

جنگِ عظیم سے تعلق رکھنے والے اسباب کی بنا پر سنہ ۱۹۱۷ء میں گرم بازاری شروع ہوئی۔ سنہ ۱۹۱۷-۱۹۱۸ء تا سنہ ۱۹۲۱-۱۹۲۲ء میں ملک میں اصل مشغول کی مقدار ۲۰۱٫۸ کروڑ روپیہ سے بڑھ کر ۴۰۹٫۸ کروڑ روپیہ ہوگئی۔ چڑھتی ہوئی قیمتوں کی وجہ سے گرنیاں انتہائی زور و شور سے کام کر رہی تھیں۔ چنانچہ بمبئی کے سوتی کپڑوں کے کارخانوں نے بہت ہی اعلیٰ مقسوم

ادا کیے؛ یعنی ادا شدہ اصل پر سنہ ۱۹۱۹ء میں ۱۸،۴؛ سنہ ۱۹۲۰ء میں ۳۵،۲ فی صد؛ اور سنہ ۱۹۲۱ء میں ۳۰ فی صد منافعہ تقسیم کیا گیا[1]۔

گرم بازاری چھ سال تک جاری رہی جس کے اختتام پر ایک دم سرد بازاری واقع ہوئی۔ اس اثنا میں جاپان نے نہ صرف چینی بازاروں میں ہم پر سبقت حاصل کرلی۔ بلکہ خود ہندوستان میں اپنی ارزاں اشیا کی بھرمار شروع کردی جس سے ہندوستانی گرنیوں کی پیداوار کی قیمتیں گرگئیں۔ ہندوستان نے جس طرح بین قومی گرم بازاری میں حصہ لیا تھا اسی طرح عام کساد بازاری میں بھی اس کی شرکت ضروری تھی۔ ہندوستان میں گرم بازاری و سرد بازاری کا ہونا "تجارتی دور" پر موقوف ہے۔ دوسرے عالمی اسباب یہ تھے کہ سنہ ۱۹۲۰ء سے زرعی پیداوار اور عام اشیا کی قیمتوں کی باہمی نسبت بدل گئی اور سنہ ۱۹۱۷ء سے روئی کی قیمتوں میں سخت تغیرات ہوئے۔ تمام دنیا میں بیک وقت صنعتی سرد بازاری کی وجہ یہ ہوئی کہ زرعی طبقوں کی قوت خرید میں کمی ہوگئی اور قوتِ خرید کے کم ہوجانے کی وجہ یہ تھی کہ سنہ ۱۹۲۰ء سے تمام دنیا میں زرعی پیداوار کی قیمتیں گرگئیں۔ گرم بازاری کے زمانے میں کاروبار بڑھانے اور پھیلانے کی جو تجویزیں مرتب کی گئی تھیں وہ سنہ ۱۹۲۲ء سے قبل مکمل نہ ہوسکیں۔ نئے
ص۳۰ کارخانوں کو حقیقت میں گرم بازاری کے زمانے کی گراں قیمتوں کے لحاظ سے زیادہ مصارف برداشت کرنے پڑے اور اکثر صورتوں میں اصل کے ان بڑھے ہوئے مصارف میں شرح مبادلہ کے ان تغیرات کی وجہ سے جو سنہ ۱۹۲۰ء میں ہوئے اور بھی اضافہ ہوگیا[2]۔ ہندوستان میں سوتی صنعت کی مشکلات میں اضافے کا ایک اور سبب یہ قرار دیا جاسکتا ہے کہ سنہ ۱۹۱۷ء

---

[1] ملاحظہ ہو ٹیرف بورڈ (صنعت پارچہ بافی) کی رپورٹ شائع شدہ سنہ ۱۹۲۷ء ضمیمہ (۵)؛ اور برج نارائن کی تصنیف موسوم بہ (Life in India) صفحہ ۴۵۸۔

[2] ملاحظہ ہو گاڈگل کی تصنیف محولۂ بالا صفحہ ۲۲۰۔

کے بعد سے امریکی کپاس کی گھٹتی بڑھتی رسد اور قیمتوں کے اثر سے ہندوستانی کپاس کی قیمتوں میں بھی سخت تغیرات ہوئے۔ گو کساد بازاری کے شروع میں کپاس کی قیمتیں بڑھ رہی تھیں اور کپڑے کی قیمتیں ایک ہی سطح پر قایم تھیں لیکن ۱۹۲۵ء تا ۱۹۲۷ء کپاس اور کپڑے اور دونوں کی قیمتیں بہت گر گئیں۔ ۱۹۲۳ء اس صنعت کے لیے غالباً بدترین سال تھا۔ چنانچہ کساد بازاری کی شدت کا اندازہ اس سے ہو سکتا ہے کہ گو ہندوستان میں مسلسل تین سال تک موسم بارش اچھا رہا اور جاپان میں زلزلے کی تباہ کاریوں کی وجہ سے اس ملک سے مسابقت کا اندیشہ بھی کم ہو گیا تھا مگر پھر بھی صورت حال بہتر نہ ہو سکی۔

سوت کی چینی تجارت کی کامل موقوفی ہندوستانی پارچہ بافی کے حق میں محرک بن گئی۔ چنانچہ موجودہ صدی کے آغاز سے اس میں نمایاں ترقی و توسیع ہوئی جس کا نتیجہ یہ ہوا کہ اب ہم غیر ملکی کپڑے کے اس درجہ محتاج نہیں ہیں جیسا کہ پہلے تھے۔

۵ ہندوستان میں سوتی کپڑوں کا فی کس صرف

مندرجہ ذیل جدول میں سوتی کپڑوں کے فی کس صرف کے متعلق دلچسپ اعداد دئے گئے ہیں[۱] اور ان میں ہندوستانی دستی راچھ کی پیداوار بھی شامل ہے:۔

سال	خالص درآمد[۲]		گرنی کی خالص موجودہ پیداوار[۳]		دستی راچھ کی پیداوار		خالص موجودہ مقدار برائے صرف	
	حقیقی	فی کس	حقیقی	فی کس	تخمینی	فی کس	میزان	فی کس
	کروڑ گز	گز	کروڑ گز	گز	کروڑ گز	گز	کروڑ گز	گز
۱۹۰۵ء تا ۱۹۰۶ء	۲۳۹	۷٫۹۷	۶۱	۲٫۰۳	۱۰۸	۳٫۶۶	۴۰۸	۱۳٫۶۶

[۱] ملاحظہ ہو ایک رپورٹ موسوم بہ "تبصرہ بر تجارت ہندوستان" برائے ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء۔ ان اعداد میں کپڑوں کے چھوٹے تھان بھی شامل ہیں۔

[۲] غیر ملکی اشیاء کی درآمد میں سے غیر ملکی اشیاء کی مکرر برآمد کو منہا کرنے سے یہ خالص درآمد حاصل ہوتی ہے۔

[۳] گرنی کی پیداوار میں سے ہندوستانی کپڑے کی برآمد کو منہا کرنے کے بعد گرنی کی خالص پیداوار رہ جاتی ہے۔

سال	خالص درآمد		گرنی کی خاص موجودہ پیداوار		دستی راچھ کی پیداوار		خالص موجودہ مقدار برائے صرف	
	حقیقی	فی کس	حقیقی	فی کس	تخمینی	فی کس	میزان	فی کس
	کروڑ گز	گز	کروڑ گز	گز	کروڑ گز	گز	کروڑ گز	گز
سنہ ۱۹۰۹ء تا سنہ ۱۹۱۰ء	۲۱۴	۶٫۹	۸۷	۲٫۸۱	۹۰	۲٫۹	۳۹۱	۱۲٫۶۱
سنہ ۱۹۱۳ء تا سنہ ۱۹۱۴ء	۳۱۳	۹٫۷۸	۱۰۸	۳٫۳۸	۱۰۷	۳٫۳۴	۵۲۸	۱۶٫۵
سنہ ۱۹۱۸ء تا سنہ ۱۹۱۹ء	۱۰۱	۳٫۱۶	۱۳۰	۴٫۰۶	۱۰۵	۳٫۲۸	۳۳۶	۱۰٫۵
سنہ ۱۹۱۹ء تا سنہ ۱۹۲۰ء	۹۹	۳٫۰۹	۱۴۴	۴٫۵	۵۶	۱٫۷۵	۲۹۹	۹٫۳۴
سنہ ۱۹۲۳ء تا سنہ ۱۹۲۴ء	۱۴۲	۴٫۳	۱۵۴	۴٫۶۷	۱۰۱	۳٫۰۶	۳۹۷	۱۲٫۰۳
سنہ ۱۹۲۶ء تا سنہ ۱۹۲۷ء	۱۷۶	۵٫۱۸	۲۰۶	۶٫۰۶	۱۳۳	۳٫۹۱	۵۱۵	۱۵٫۱۵
سنہ ۱۹۲۷ء تا سنہ ۱۹۲۸ء	۱۹۴	۵٫۷۱	۲۱۹	۶٫۴۴	۱۳۱	۳٫۸۵	۵۴۴	۱۶
سنہ ۱۹۳۰ء تا سنہ ۱۹۳۱ء	۸۷	۲٫۴۹	۲۴۶	۷٫۰۳	۱۳۹	۳٫۹۷	۴۷۲	۱۳٫۴۹
سنہ ۱۹۳۲ء تا سنہ ۱۹۳۳ء	۱۲۰	۳٫۳۴	۳۱۱	۸٫۶۴	۱۷۰	۴٫۷۲	۶۰۱	۱۶٫۷
سنہ ۱۸۳۴ء تا سنہ ۱۹۳۵ء	۹۷	۲٫۶۲	۳۳۴	۹٫۰۳	۱۴۶	۳٫۹۵	۵۷۷	۱۵٫۶
سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء	۷۹	۲٫۱۳	۳۴۷	۹٫۳۸	۱۴۹	۴٫۰۳	۵۷۵	۱۵٫۵۴

یہ اندازہ لگانے کے لئے کہ فی کس کتنا کپڑا صرف میں آتا ہے آبادی صرا ۳۱
کے سال بہ سال تغیرات کو ملحوظ رکھا گیا ہے۔ لیکن بڑی راستوں سے جو برآمد ہوتی ہے اور سامان جو سال بہ سال بچ رہتا ہے ان کا حساب نہ ہو سکا۔ دستی راچھ کی پیداوار کے اعداد محض اندازے سے پیش کیے گئے ہیں، اور یہ اندازہ ہر سال صرف میں آنے والے سوت کی مقدار پر مبنی ہے۔

مندرجہ بالا جدول سے بہت سی باتیں معلوم ہوتی ہیں۔ اولاً اس سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ ہندوستانی کارخانوں میں اتنی صلاحیت پیدا ہو گئی ہے کہ وہ اپنی پیداوار سے ہندوستان کی کپڑوں کی مجموعی طلب

کے بہت بڑے حصے کو پورا کرسکتے ہیں۔ چنانچہ غیر ملکی سامان کی درآمد میں بہت بڑی کمی ہو گئی ہے۔ موجودہ صدی کے آغاز پر صورت حال اس اعتبار سے معکوس تھی۔ اس جدول سے دوسری بات یہ معلوم ہوتی ہے کہ جلاہے کے دستی کارخانوں کی پیداوار کا تناسب ہندوستان میں صرف ہونیوالے کپڑوں کی مجموعی تعداد کے مقابلے میں اب بھی خاصا ہے یعنی صرف کی مجموعی مقدار کا ۲۵ فی صد ہے اور ہندوستانی گرنیوں کی پیداوار کا ۴۰ تا ۵۰ فی صد ہے۔ تیسری بات جدول سے یہ معلوم ہوتی ہے کہ جنگ عظیم کے زمانے میں کپڑے کے صرف فی کس میں کمی واقع ہوئی۔ چنانچہ سنہ ۱۹۱۴-۱۹۱۳ء میں فی کس صرف کا اوسط ۱۶٫۵ گز تھا لیکن سنہ ۱۹۱۹-۲۰ء میں ۹٫۳۴ تک گھٹ گیا۔ اس کے بعد سے فی کس صرف میں پھر اضافہ شروع ہوا گو حالیہ سالوں میں اس اضافے کی رفتار میں کچھ کمی ہو گئی ہے۔ کیونکہ کساد بازاری کی وجہ سے عوام کی قوتِ خرید بہت کم ہو گئی ہے۔ سنہ ۱۹۳۳-۱۹۳۲ء کے اعداد کسی قدر غلط فہمی میں ڈال دیتے ہیں۔ اس لیے کہ اس زمانے میں ملکی پیداوار اور درآمد دونوں بڑھے ہوئے تھے۔ جدول سے یہ بھی معلوم ہوتا ہے کہ ہندوستانی کپڑے کی گرنیوں کی پیداوار ۱۹۳۷-۱۹۳۶ء میں پچھلے سالوں پر سبقت لے گئی۔

۶۔ سوتی کپڑے کے کارخانوں کی بعض مشکلات

بعض اعتباروں سے سوتی کپڑے کی تجارت سوت کی تجارت کے مقابلے میں زیادہ محفوظ ہے۔ سوت کی تجارت کی خامی یہ تھی کہ اس کا انحصار زیادہ تر ایک ہی بازار یعنی چین کی منڈیوں پر تھا۔ اس کے برخلاف سوتی کپڑے کی برآمد کے لیے بہت سے بازار کھلے ہوئے ہیں اور آیندہ ان میں ہندوستانی سامان کی کھپت کی زیادہ گنجایش معلوم ہوتی ہے۔ ایسی حالت میں اس کا امکان نہیں ہے کہ کسی ایک گاہک کی خریداری میں کمی تجارت کی مجموعی مقدار کو زیادہ متاثر کرے۔ لیکن یہ تسلیم کرنا پڑتا ہے کہ ہندوستانی صنعتی کارخانوں کے مالکوں نے غیر ملکی منڈیوں سے تجارت بڑھانے میں

اب تک کوئی خاص کوشش نہیں کی ہے اور ان کی یہ فروگذاشت صنعت
کی موجودہ صورت حال کے مدنظر اور بھی زیادہ سنگین ہو جاتی ہے سنہ ۱۹۳۰-۱۹۳۱ء
کے قبل کپڑے کی درآمد بہت بڑھی - جاپان اس لحاظ سے ایک زبردست
حریف ہے کیونکہ اس کی اشیا لنکاشائر کی اشیا کے برعکس ہندوستانی
مصنوعات سے براہ راست مسابقت کرتی ہیں - جاپان اپنا مال
ہندوستانی سامان سے ارزاں فروخت کر سکتا ہے کیونکہ اس کو چند خاص
سہولتیں حاصل ہیں - مثلاً اس کی اعلیٰ درجہ کی آب و ہوا مزدور کی کارکردگی
کو بڑھاتی ہے - اور جاپان کے سماجی حالات میں مزدور عورتوں سے
کم اجرت پر بہت زیادہ کام لیا جا سکتا ہے - اس کے علاوہ اس کپاس　صفحہ ۳۲
کے قطع نظر جو چین سے ہر وقت حاصل ہو سکتی ہے جاپان ریاستہائے متحدہ
اور ہندوستان سے بھی کپاس بڑے پیمانے پر اور نہایت منظم طریقے پر
خریدتا ہے جس کی وجہ سے جاپان کو ہندوستان پر خاصی برتری حاصل ہو گئی
ہے - البتہ چھوٹے ریشے کی کپاس کی حد تک ہندوستان نسبتاً فایدے
میں ہے - مخلوط امریکی اور ہندوستانی کپاس کا بنا ہوا سفید جاپانی کپڑا
ہندوستانی کپڑوں سے زیادہ جاذب نظر ہوتا ہے - یہاں تک تو جاپان
کا رویہ بیجا فایدہ اٹھانے کی تعریف میں یقیناً داخل نہیں ہے - لیکن جب
اس نے کام کے گھنٹوں اور عورتوں اور بچوں سے رات کے وقت
کام نہ لینے کے متعلق واشنگٹن کانفرنس کے بنائے ہوئے قواعد مزدوران کو
ماننے سے انکار کر دیا تو یہ حرکت ضرور بیجا فایدے کی تعریف میں آتی ہے[۱]
یہ حالات ہندوستان کے مقابلے میں جاپان میں بہت زیادہ خراب ہیں

[۱] "جاپانی کارخانوں میں دوہری طریق پر کام ہونے کی وجہ سے سوت کاتنے اور کپڑا
بننے کے حقیقی مصارف میں ہانی صد کمی رہتی ہے - یہ بچت اور بھی زیادہ ہو جاتی ہے اگر مصارف
پیدائش میں سرمایہ کا کچھ منافعہ بھی شامل کر لیا جائے"
ملاحظہ ہو ٹیرف بورڈ کی رپورٹ پارچہ بافی کے متعلق شائع شدہ سنہ ۱۹۲۷ء - فقرہ (۳۲)

اور جون ۱۹۲۶ء میں جاپانی قانون کارخانہ جات منظورہ ۱۹۲۶ء نافذ ہونے تک ویسے ہی رہے بلکہ اس وقت بھی کام کے گھنٹوں کی حد تک جاپان کو زیادہ سہولتیں رہیں[۱]۔

۱۹۲۳ء کے بعد سے زر کی پالیسی میں بار بار تغیرات ہونے کی وجہ سے سوتی کپڑے کی صنعت کی دشواریوں میں اضافہ ہو گیا اور شرح مبادلہ ۱ شلنگ ۴ پنس کی بجائے ۱ شلنگ ۶ پنس مقرر کی جانے کی وجہ سے صنعت پر ایسے زمانے میں بلا شبہ بہت کاری ضرب لگی۔ جبکہ کساد بازاری اپنی انتہا کو پہنچی ہوئی تھی۔ جاپان کی شرح مبادلہ گر جانے سے ہندوستان کے مقابلے میں جاپان کی قوتِ مسابقت پر جو اثر پڑا اس کے بارے میں ٹیرف بورڈ نے یہ رائے ظاہر کی کہ دسمبر ۱۹۲۳ء تا ۱۹۲۵ء جبکہ شرح مبادلہ گری رہی جاپانی برآمد کو ہندوستان میں یقیناً تقویت پہنچی۔ علاوہ ازیں گزشتہ چند سال سے روپے کے مقابلے میں ین (جاپانی سکہ) کی قدر سونے میں نسبتاً زیادہ گر جانے سے جاپان کو ہندوستان کے مقابلے میں سہولت حاصل ہو گئی ہے۔

سوتی کپڑے کی صنعت میں جو کساد بازاری رونما ہوئی اس کو کسی حد تک تنظیم کے بعض نقائص سے منسوب کیا جا سکتا ہے، مثلاً: زائد از ضرورت تاصیلیں، مجالس نظماء میں فنی ماہروں کی عدم موجودگی جس کی وجہ سے نقصان رساں غلطیاں وقوع پذیر ہوئیں؛ کلوں سے بے احتیاطی کے ساتھ اور نامناسب طریقے پر کام لینا اور پرانی کلوں کو وقتاً فوقتاً نہ بدلتے رہنا؛ محنت بچانے والی جدید ترین ترکیبوں کی عدم موجودگی؛ روئی، کوئلہ، فضلہ اور اشیا کا غیر کفایت شعارانہ طریق پر استعمال؛

۱؎ محنت کے موجودہ حالات و شرائط کے تبصرے اور مزید تفصیلی اعداد کے لیے دیکھو مس ماتھیسن کی کتاب موسومہ بہ "ہندوستانی صنعت" باب ۴۔

نکاسی کم ہونے کی صورت میں مزدوروں سے کم گھنٹے کام لینے کا باقاعدہ انتظام نہ ہونا وغیرہ۔ ہمیں فروخت پیداوار میں ایجنسی کے طریق کے صتہ ۲۳
نقائص اور اعتباری سہولتوں کی غیر اطمینان بخش حالت[1] کا بھی ذکر کرنا ضروری ہے جس کی وجہ سے گرنیوں اور سوداگروں دونوں کے لیے سخت دشواریاں پیدا ہوئیں۔

۷۔ انتظامی نظارت کا طریقہ۔ انتظامی نظارت (مینیجنگ ایجنسی) کے طریقے پر نہایت سخت اعتراض کیے جاتے ہیں اس لیے اس کے متعلق کچھ کہنا مناسب ہوگا[2]۔ انتظامی نظارت تین یا چار ارکان کی جو بالعموم آپس میں رشتہ دار ہوتے ہیں ایک نجی شراکت ہوتی ہے۔ نظارت کی حقیت اکثر صورتوں میں توریثی اصول کے تابع ہوتی ہے جس کی وجہ سے انتظام بسا اوقات نا اہل ہاتھوں میں آجاتا ہے۔ انتظامی ناظر کارخانے کے حصوں کی کافی تعداد کے مالک ہوتے ہیں اور کارخانے کی مالی ضرورتوں کی سربراہی، تنظیم، خام مال کی خریداری اور پیداوار کی فروخت کی ذمہ داری اپنے سر لیتے ہیں۔ ناظروں کو محنتانہ ادا کرنے کے بعض طریقے ایسے ہیں جن کی وجہ سے ناظر ایسا عمل اختیار کرنے کی طرف مائل ہو جاتے ہیں جو ان کے نجی منافعہ کو تو بڑھا دیتا ہے مگر کارخانے کے اغراض کے منافی ہوتا ہے۔ چنانچہ اگر ناظروں کو پیداوار کی مجموعی مقدار کے لحاظ سے محنتانہ دیا جائے تو ان کا اسی میں زیادہ فایدہ ہے کہ پیداوار

[1] "ایک اور عام خرابی یہ ہے کہ کاروباری سرمایہ کے لیے اکثر گرنیوں کا انحصار زیادہ تر قلیل مدت کی امانتوں، نقد اعتبار اور دوسرے قرضوں پر ہوتا ہے جن کے پر آشوب زمانے میں سختی کے ساتھ محدود کر دیے جانے کا امکان ہوتا ہے۔" دیکھو ویرا آنسٹے کی کتاب موسوم بہ "ہندوستان کی معاشی نشوونما" صفحہ ۲۷۵۔

[2] ہندوستان میں انتظامی نظارت کے طریقے کی ابتدا، اس کے فوائد اور نقصانات کے مختصر اور جامع بیان کے لیے ملاحظہ ہو آنسٹے کی تصنیف محولۂ بالا صہ ۱۱۲ تا صہ ۱۱۵ اور صہ ۲۵۳؛ نیز ٹیرف بورڈ

ممکنہ طور پر زیادہ تیار کی جائے خواہ اس پالیسی کا اثر کارخانے کے منافعے پر کچھ ہی پڑے۔ انتظامی ناظروں پر یہ بھی الزام لگایا گیا ہے کہ وہ کمپنی کی طرف سے خرید و فروخت کرنے میں خفیہ طور پر کمیشن لیتے ہیں۔ اس طریقے میں دوسری خرابیاں یہ ہیں، کہ وہ نظماء کو جن کے سر پر حقیقی ذمہ داری بہت ہی کم ہوتی ہے کارخانے کے معاملات سے بے پروائی کرنے اور بے خبر رہنے کی طرف مایل کرتا ہے۔ اس طریقے کی وجہ سے حصہ دار بھی بے بس، کمزور اور غیر ذمے دار بن جاتے ہیں اور اس لیے کمپنی کی خاطر قربانی کرنے یا کاروبار میں زیادہ سرمایہ لگانے پر آمادہ نہیں ہوتے۔ علاوہ ازیں یہ طریقہ انتہائی قدامت پسند اور پست ہمت بناتا ہے۔ آخر میں یہ کہ انیسویں اور بیسویں صدی میں ہندوستان کی معاشی ترقی صنعتی میدان کی بجائے تجارتی میدان میں ہونے کی حقیقی وجہ ایک حد تک انتظامی نظارت کا طریقہ قرار دی جا سکتی ہے۔ یہ بالکل صحیح ہے کہ اگر انتظامی ناظر مالی امداد کی ذمے داری اپنے سر نہ لیتے (اور اکثر صورتوں میں انھوں نے صنعتی و تجارتی کاروبار کے لیے ذرائع آمدنی خود ہی مہیا کیے) تو، ہندوستان کی معاشی ترقی کی رفتار اس سے بھی زیادہ سست رہتی جتنی کہ اب تک رہی ہے۔

ہندوستان میں اصل کا حجاب ضرب المثل ہے اور اس بارے میں جو
امید افزا تبدیلی ہوئی ہے کہ عوام شغل اصل میں دلچسپی لے رہے ہیں بالکل ص۴۴
حال کی چیز ہے۔ آج کل بھی کوئی بنک اس وقت تک قرضہ نہیں دیتا جب تک کہ قرضے کی درخواست پر انتظامی ناظروں کے دستخط نہ ہوں، جو شخصی حیثیت سے ذمے دار قرار دیے جاتے ہیں۔ صنعتوں کے لیے اصل دائر اور اصل قایم کی اعتباری سہولتیں مہیا کرنے کے علاوہ انتظامی نظارت نئے نئے کاروبار کے اجرا، اور صنعتی تحقیق میں معاون ہے۔ یہ بھی تسلیم کیا جا سکتا ہے کہ موجودہ شدید کساد بازاری کے زمانے میں انتظامی ناظر

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ:- (سوتی کپڑے کی صنعت) کی رپورٹ شائع شدہ ۱۹۳۲ء فقرہ ۷۵ تا ۸۳۔

ان نقصانات میں برابر کے شریک رہے جو صنعتوں کو برداشت کرنے پڑے اور نہ صرف اپنے کمیشن سے دست بردار ہو گئے، بلکہ شدید ضرورت کے وقت سرمایہ بھی مہیا کیا۔ باوجود اس کے یہ بات عام طور سے تسلیم کی جاتی ہے کہ اب انتظام نظارت کے طریقے کی کامل طور پر اصلاح ہونی چاہیے[1]۔ ٹیرف بورڈ نے ۱۹۳۲ء میں یہ سفارش پیش کی کہ انتظامی نظارت کے طریقے کو بہتر نگرانی کے تحت لانے کی خاطر قانون وضع کرنے کے لیے جلد تحقیقات عمل میں لائی جائے۔ چنانچہ ہندوستانی کمپنیوں کے قانون میں ۱۹۳۶ء میں ترمیم ہوئی اور اس کے ذریعے سے انتظامی نظارت کی اکثر خرابیوں کو دور کرنے کی حسب ذیل تدابیر اختیار کی گئیں:- (۱) انتظامی ناظر کے عہدے پر بہ یک وقت زیادہ سے زیادہ ۲۰ سالہ مدت کے لیے تقرر؛ (۲) انتظامی ناظر پر اپنا عہدہ اور محنتانہ دوسرے کو منتقل کرنے کے بارے میں بندشیں؛ (۳) فریب اور خیانت مجرمانہ کی پاداش میں برطرفی؛ (۴) انتظامی ناظر کے محنتانے کے لیے یکساں طریقے (خالص سالانہ منافعہ) کا تعین؛ (۵) ایک ہی انتظامی ناظر کے تحت کام کرنے والی مختلف کمپنیوں کے درمیان قرضے کے

---

[1] ممکن ہے کہ یہ امر بالکل صحیح ہو کہ متعدد بلکہ اکثر و بیشتر انتظامی ناظروں نے اپنے فرائض خوبی اور دیانت داری کے ساتھ انجام دیے۔ لیکن اس کی بنا پر ایک ایسا نظام جو لوٹ کھسوٹ اور خیانت کے خاص مواقع بہم پہنچاتا ہے، اعتراض سے بری نہیں ہو جاتا۔ بہر حال یہ بات عام طور سے تسلیم کی جاتی ہے کہ یہ طریق اس غیر مشتبہ واقعہ کا بڑی حد تک ذمہ دار ہے کہ ہندوستان میں صنعتی و تجارتی مہم پسندی کا زیادہ تر انحصار، یورپین و ہندوستانی افراد کی قلیل جماعت پر ہے۔ چنانچہ مشہور فرم انڈریو یول اینڈ کمپنی (Andrew Yule & Company) کی مثال لیجیے جو کئی صنعتی کارخانوں اور تجارتی کاروبار کے انتظامی ناظر کی حیثیت سے کام کرتی ہے۔ اس "دیار میں کم از کم دس سن کی گرنیاں، پندرہ کوئلہ کی کمپنیاں، دو برقابی کی کمپنیاں، دو روغن نکالنے کی گرنیاں، ایک آٹے کی گرنی، اور جہاز رانی، ربڑ، شکر سازی، خشت و ظروف سازی اور ہمہ اقسام کے متفرق کاروبار شامل ہیں" (ملاحظہ ہو رسالہ "کیپٹل" مورخہ ۴ مارچ ۱۹۲۷ء)

لین دین یا ڈبنچر کی فروخت پر بند نہیں۔

۸۔ بمبئی میں کساد بازاری

بمبئی میں کساد بازاری خاص شدت سے رونما ہوئی۔ چنانچہ اس کے اسباب پہلے بیان کیے جا چکے ہیں۔ مثلاً جاپانی مسابقت اور چین میں سوتی صنعت کی ترقی و توسیع کی وجہ سے چین سے سوت کی تجارت موقوف ہو گئی اور یہ اتنا بڑا نقصان تھا کہ اس کی کامل تلافی سوتی کپڑے کی برآمد کے بڑھ جانے سے بھی نہ ہوئی۔ دوسرے یہ کہ جنگ عظیم کے زمانے میں اور اس کے بعد بار برداری کی مشکلات ص ۳۵
بڑھ گئیں۔ تیسرے یہ کہ بمبئی کو نہ صرف ان کارخانوں کی روز افزوں شدید مخالفت کا سامنا کرنا پڑا جو اندرون ملک قایم ہو گئے تھے اور جن کی تعداد حال میں بہت بڑھ گئی ہے بلکہ ان کارخانوں کا بھی جو دیسی ریاستوں میں کھل گئے ہیں جہاں مزدوروں کے قواعد پر نرمی سے عمل کیا جاتا ہے اور برطانوی ہند کے کارخانوں کی پیداوار پر بالعموم خصوصی محصول لگائے جاتے ہیں۔ اس میں شک نہیں کہ اس کا الزام ایک حد تک بمبئی کی گرنیوں ہی پر عاید ہوتا ہے۔ اس لیے کہ انھوں نے سوتی کپڑے خصوصاً مہین کپڑے کو وضع وضع کا بنانے، بازاروں سے براہ راست تعلق قایم کرنے اور ہوشیار کمیشن ایجنٹ مقرر کرنے پر بہت کم توجہ کی۔ لیکن بمبئی چند ایسی مشکلات اور مجبوریوں میں بھی مبتلا ہے جن کے لیے اس پر کوئی الزام نہیں لگایا جا سکتا مثلاً مزدوروں کو زیادہ اجرت دینی پڑتی ہے، ایندھن اور آبی قوت گراں ہے۔ مقامی محصول بڑھے ہوئے ہیں اور بمبئی مفصلات کے بازاروں اور خام مال کے مرکزوں سے دور واقع ہے۔ بمبئی کپڑا بننے کی صنعت میں اپنی

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ۔ ظاہر ہے کہ اس سلسلے میں لازمی طور پر بہت زیادہ آمدنی وصول ہوتی ہوگی بعض اوقات مختلف اغراض میں مطابقت پیدا کرنا یقیناً مشکل ہوتا ہوگا اور کسی ایک فرم کے لیے اتنے وسیع اور مختلف النوع کاروبار کی نگرانی اور ان کا اجتماعی طور پر انتظام اور بھی زیادہ دقت طلب ہوگا' دیکھو انسٹے کی تصنیف محولہ بالا ص ۵۰۰ تا ص ۵۰۲

اس ممتاز حیثیت کو اب کھو رہا ہے جو اس کو بارہ سال پیشتر حاصل تھی۔ چنانچہ اس کا بیّن ثبوت یہ ہے کہ بمبئی میں کام کرنے والی گرنیوں کی تعداد ۱۹۲۶ء میں ۸۰ تھی لیکن گھٹتے گھٹتے ۱۹۳۶ء میں ۶۶ ہو گئی۔ لیکن اس کے باوجود بمبئی ایک ساتھ سوت کاتنے اور کپڑا بننے کے بڑے کارخانوں کا مرکز ہے۔

۹۔ کپڑے کی صنعت کی تامین۔ ۱۹۲۶ء سے اس وقت تک کپڑے کی صنعت کی تامین کا مسئلہ تین مرتبہ ٹیرف بورڈ کے زیر غور رہا ہے۔ پہلی تحقیق ۱۹۲۶ء میں ہوئی جبکہ یہ معلوم ہوا کہ صنعت کی حالت خاص کر بمبئی میں غیر اطمینان بخش تھی۔ بورڈ نے ۱۹۲۷ء میں اپنی رپورٹ میں لکھا کہ زوال کے خاص اسباب یہ تھے کہ اندرونی حالات ناموافق تھے، جاپان بیجا اور معاشی اصولوں کے خلاف مسابقت کر رہا تھا اور ہر طرف کساد بازاری کا دور دورہ تھا۔[۱] کساد بازاری کو دور کرنے کے لیے جو بمبئی میں خاص طور پر شدید تھی بورڈ نے حسب ذیل تدابیر پر عمل کرنے کا مشورہ دیا:۔ (۱) اشیائے خام کے خریدنے کے انتظام کو بہتر بنایا جائے مثلاً ٹھوک خرید کے اصول پر عمل کیا جائے (۲) محنت کو بڑھانے کے لیے مختلف تدابیر اختیار کی جائیں مثلاً کام کی مقدار کے حساب سے اجرت دی جائے، مزدوروں کی بھرتی زیادہ احتیاط سے کی جائے اور مزدوروں کی رہائش اور تعلیم کا معقول انتظام کیا جائے۔ (۳) مالکان گرنی اپنے مشترکہ اغراض کو ترقی دینے کے لیے زیادہ تعاون باہمی سے کام کریں۔ (۴) پیداوار کو زیادہ متنوع بنایا جائے اور زیادہ مہارت اور تخفیف سے کام لے کر مہین تاروں کے کپڑے بنائے جائیں۔ اور اس طرح ان سہولتوں سے جو بمبئی کو اپنی مرطوب آب و ہوا کی وجہ سے اور محل وقوع کے اعتبار سے حاصل ہیں لانبے ریشے کی امریکی و افریقی روئی

[۱] ملاحظہ ہو ایک رپورٹ موسوم بہ "صنعتوں کے بارے میں حکومت کی کارروائی" ۱۹۲۸ء تا ۱۹۳۰ء صفحہ ۹۲

درآمد کرکے پورا پورا فائدہ اٹھایا جائے (۵) پیدایش کے نئے شعبوں کو ترقی دی جائے مثلاً سوتی کپڑے چھاپنے کی صنعت قایم کی جائے۔ (۶) ایران وعراق جیسی منڈیوں کی نشو ونما پر زیادہ توجہ صرف کی جائے اور (۷) ہندوستان کے اندر اور باہر بازاروں سے زیادہ گہرے تعلقات قایم کئے جائیں وغیرہ۔

تامین کے بارے میں، بورڈ کی اصل سفارش یہ تھی کہ درآمدی محصول ۱۱ فی صد سے ۱۵ فی صد تک بڑھا دیا جائے، مہین سوت کی کتائی کو فروغ دینے کے لیے مالی امداد دی جائے، سوتی کپڑا بننے کی کلوں پر اور گرنی میں کام آنے والی اشیا پر محصول درآمد معاف کیا جائے[1]۔ حکومت ہند نے صرف آخری سفارش کو منظور کرنے کا فیصلہ کیا۔ گرنی کے مالکوں نے اس فیصلے کے خلاف سخت احتجاج کیا جس کا نتیجہ یہ نکلا کہ ہندوستانی سوت پر تامینی محصول بہ لحاظ قیمت ۵ فی صد یا ½۱ آنہ فی پونڈ (دونوں میں سے جو بھی زیادہ ہو) ۳۱ مارچ ۱۹۳۱ء تک کے لیے عاید کیا گیا۔ جو محصول درآمد مشنری اور گرنی میں استعمال ہونے والے دوسرے سامان پر عاید تھا اس کو معاف کیا گیا۔

مصنوعی ریشمی سوت کی درآمد پر جو محصول تھا اس کو بھی ۱۵ فیصد سے گھٹا کر ½۷ فی صد کر دیا گیا تاکہ دستی راچھ کی صنعت پر سے وہ بار اٹھا لیا جائے جو اس پر کتے ہوئے سوت کے ترمیم شدہ درآمدی محصول سے پڑ رہا تھا اور ہندوستانی گرنیوں کی پیداوار کو متنوع بنانے میں

[1] بورڈ نے یہ بھی سفارش کی کہ اگر انجمن مالکان گرنی بمبئی اطمینان بخش تجویز پیش کرے تو حکومت کو چاہیئے کہ رنگ کاٹ، رنگ ریز اور چھپائی کے متحدہ کارخانے کو مالی مدد دے، اور یہ کہ "ناظم تجارت مقرر کئے جائیں جن میں سے ایک بصرے میں اور دوسرا ممباسہ میں مقیم رہے اور ایک چھوٹا سا تجارتی وفد جس میں انجمن مالکان گرنی کا ایک نمایندہ بھی شامل ہو دوسرے بازاروں کی امکانی قوتوں کے بارے میں جلد تحقیقات کرے۔ دیکھو ٹیرف بورڈ کی کپڑے کی صنعت کی تحقیقاتی

سہولت بہم پہنچائی جائے۔ یہ بیان کر دینا مناسب ہو گا کہ ہندوستان کے دستی راچھ اور کپڑا بننے کے کارخانے اس قسم کے سوت کا استعمال روز افزوں کر رہے ہیں۔ حکومت ہند نے ٹیرف بورڈ کی سفارش کے مطابق ایک تجارتی وفد بھی مقرر کیا[1]۔ لیکن ان تمام کارروائیوں سے ہندوستان کی سوتی صنعت کو اطمینان ہوا اور نہ عوام کو صنعت میں کساد بازاری بدستور جاری رہی اور عام طور پر یہ محسوس کیا جا رہا تھا کہ اس کو اور زیادہ امداد کی ضرورت تھی۔

۱۰۔ مسٹر جی، ایس، ہارڈی کی تحقیق اس کا نتیجہ یہ ہوا کہ حکومت نے جولائی ۱۹۲۹ء میں مسٹر جی، ایس، ہارڈی محکمہ کروڑگیری کلکتہ کے کلکٹر کو مقرر کیا تاکہ وہ غیر ملکی مسابقت کی وسعت اور شدت کے بارے میں تحقیقات کریں۔ مسٹر ہارڈی کی رپورٹ نے جاپانی مسابقت کے متعلق گرنیوں کے مالکوں کے ادعا کی پوری طرح تصدیق کر دی[2]۔ مسٹر ہارڈی نے یہ بتلایا کہ گزشتہ آٹھ سال میں ہندوستانی درآمدی تجارت کی سب سے اہم خصوصیت یہ رہی کہ جاپانی کپڑے کی درآمد بتدریج بہت بڑھ گئی اور یہ کہ ٹیرف بورڈ کے رپورٹ پیش کرنے کے بعد سے جاپانی تجارت نے بہت تیز اور بلا رکاوٹ کے ترقی کی۔ ہارڈی کی تحقیقات سے یہ بخوبی واضح ہو گیا کہ کپڑے کی گرنیوں کو معقول امداد دینے کی ضرورت تھی اور حکومت کو توجہ دلائی گئی کہ وہ اپنی ۱۹۲۷ء کی اس غلطی کی اصلاح کرے جو اس نے اس معمولی امداد سے دریغ کرنے میں کی تھی جس کی ٹیرف بورڈ نے سفارش کی تھی۔ حکومت نے اس کے جواب میں اپریل ۱۹۳۰ء میں سوتی کپڑے کی صنعت کی تامین کے متعلق ایک قانون منظور کیا جس کا ص۳۷

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ۔ رپورٹ بابت ۱۹۲۷ء فقرہ (۹۹ تا ۱۰۱)۔

[1] دیکھو باب ۶۔

[2] ملاحظہ ہو مسٹر جی، ایس، ہارڈی کی رپورٹ "سوتی کپڑوں کی غیر ملکی مسابقت" فقرہ ۱۱۔

مقصد یہ تھا کہ ۳۱ر مارچ ۱۹۳۳ء تک جاپان کے مقابلے میں کافی تامین حاصل رہے۔ اس ایکٹ کے بموجب عام "محصول بہ لحاظ قیمت" ۵۰ فیصد تک بڑھا دیا گیا۔ علاوہ ازیں سادے سفید کپڑے پر جو بقول سرجارج رینی بمبئی کی صنعت کی روزی کا ذریعہ ہے ایک اقل محصول ۴½ آنے فی پونڈ کے حساب سے لگایا گیا تاکہ بمبئی اپنی صنعت کی مالی اور فنی تنظیم کرسکے[1]۔ اس کے علاوہ ۵ فی صد کا ایک خاص تامینی محصول عاید کیا گیا۔ لیکن اس محصول کو صرف غیر برطانوی کپڑوں تک محدود رکھا گیا۔ حکومت کا استدلال یہ تھا کہ اگر محصول کی اس طرح تحدید نہ کی جاتی تو۔ کئی قسم کی اشیا جن سے اس وقت بمبئی کو کوئی خاص فایدہ نہ تھا متاثر ہوتیں؛ اور صارفوں کو غیر ضروری نقصان پہنچتا؛ یہ کہ برطانوی کپڑے کو محصول سے مستثنیٰ کرنے کا منشا یہ تھا کہ صرف اس قسم کے کپڑے مستثنیٰ کئے جائیں جو بمبئی سے براہ راست مسابقت نہیں کر رہے تھے؛ یہ کہ لنکا شائر کے حق میں جو امتیاز کیا گیا تھا وہ محض اتفاقی تھا؛ اور یہ کہ اگر انگلستان ان اشیا کے بارے میں مسابقت کی کوشش کرے جن کی بھرمار جاپان، ہندوستان میں کر رہا تھا تو تین سال کے بعد کل صورت حال کی نظر ثانی کر کے انگلستان کے خلاف بھی ہندوستان کو تامین دی جاسکتی تھی۔ لیکن حکومت کے اس بیان کے باوجود کہ برطانوی اشیا کو بالکل ضمنی اور اتفاقی طور پر ترجیح حاصل ہوگئی تھی۔ ہندوستان کے اکثر لوگوں کے دلوں میں یہ بدگمانی باقی ہے کہ یہ پالیسی دانستہ اختیار کی گئی تھی۔ ان کا خیال ہے کہ اس طرح کے سازشی طریقوں سے شاہی ترجیح کا مقصد ہرگز پورا نہیں ہوسکتا۔ حکومت کے لیے ہی

[1] چونکہ حکومت نے اپنے ابتدائی مسودہ قانون کے متعلق مسٹر (اب سر) شان مکم چیٹی کی ترمیم منظور کرلیا تھا اس لیے ۴½ آنے فی پونڈ کا محصول نہ صرف سفید غیر برطانوی کپڑے پر بلکہ برطانوی کپڑے پر بھی لگانے کا انتظام کردیا گیا۔

مناسب تھا کہ یکساں محصول عاید کرنے کا فیصلہ کرتی اور اس سے صارفین پر جو زیادہ بار عاید ہوتا اس کو دوسری خرابی کے مقابلے میں کم نقصان رساں تصور کرتی۔

۱۱۔ محصولوں میں مزید تبدیلیاں

سوتی کپڑے کی گرنی کی صنعت کو زاید تامین اولاً قانون مالیہ[1] ہند بابتہ مارچ ۱۹۳۱ء کے تحت حاصل ہوئی۔ جس کی رو سے سوتی کپڑوں کی درآمد پر ۵ فی صد زاید محصول بلحاظ قیمت عاید کیا گیا؛ اور اس کے بعد ذیلی قانون مالیہ[2] بابتہ نومبر ۱۹۳۱ء کے تحت جس کی رو سے اس وقت کے جملہ درآمدی محصولوں پر ۲۵ فی صد فوقی محصول عاید کیا گیا، اور اس طرح برطانوی صنعت کے سادہ کپڑوں پر درآمدی محصول ۲۵ فی صد بلحاظ قیمت یا ۴ ۳/۴ آنے فی پونڈ (ان میں سے جو بھی زائد ہو) اور غیر برطانوی سادہ سفید کپڑوں پر ۳۱ ۱/۴ فی صد بہ لحاظ قیمت یا ۴ ۳/۴ آنے فی پونڈ (ان میں سے جو بھی زاید ہو) مقرر ہوا۔ دوسری اشیا کے بارے میں برطانوی سامان پر ۲۵ فی صد اور غیر برطانوی سامان پر ۳۱ ۱/۴ فی صد محصول تھا۔ مصنوعی ریشمی کپڑے پر جو ۴۰ فی صد زاید محصول لگایا گیا اس سے بھی یہ توقع کی جاتی تھی کہ وہ ہندوستان کے سوتی کپڑے کی صنعت کو مدد دے گا۔ دوسری طرف اسی زمانے میں جو نئے محصول کلوں کی درآمد پر (۱۰ فی صد) اور دوسری اشیا پر عاید کیے گئے ان کا اثر یہ ہوا کہ کپڑے کی تیاری کے مصارف ایسے زمانے میں بڑھ گئے جبکہ لوگوں کی قوت خرید، معاشی کساد بازاری اور قیمتوں کے گر جانے کی وجہ سے گھٹ گئی تھی۔ علاوہ ازیں خام کپاس پر ۱/۲ آنہ فی پونڈ کا جو محصول درآمد نومبر ۱۹۳۱ء میں عاید کیا گیا تھا اس کے بعد یہ اندیشہ تھا کہ وہ اعلیٰ درجے کے کپڑے کی تیاری میں مزاحم

ص ۳۸

[1] Indian Finance Act.

[2] Supplementary Finance Act.

ہوگا جس کو ترقی دینے کی گرنیاں کوشش کر رہی تھیں۔

۱۲۔ ٹیرف بورڈ کی دوسری تحقیقات (۱۹۳۲ء)

چونکہ ان تامینی محصولوں کی مدت جو ۱۹۳۰ء کے ایکٹ کے بموجب عاید کئے گئے تھے ۳۱ر مارچ ۱۹۳۳ء کو ختم ہونے والی تھی، اس لیے ٹیرف بورڈ کو اپریل ۱۹۳۲ء میں ہدایت کی گئی کہ وہ آیندہ کے لیے ہندوستان کی سوتی کپڑے کی صنعت کی تامین کے مسئلے کی تحقیقات کرے۔ لیکن قبل اس کے کہ بورڈ کی تحقیقات ختم ہوتی جاپان کی شرح مبادلہ (ین کی قیمت) بہت کم ہوگئی اور جاپان سے درآمد ہونے والے سوتی کپڑے کی قیمتیں گر گئیں۔ چنانچہ ایسا معلوم ہوتا تھا کہ شرح مبادلہ اور قیمتوں کا یہ اتار اس تامین کو بے اثر کر دے گا جو ۱۹۳۰ء کے محصولوں کے ذریعے سے ہندوستانی کپڑے کی صنعت کو دینا مقصود تھا۔ اس لیے جولائی ۱۹۳۲ء میں بورڈ کو یہ ہدایت کی گئی کہ وہ فوراً تحقیقات کرے۔ چنانچہ اس تحقیق کی بنا پر یہ طے پایا کہ ۳۰ر اگست ۱۹۳۲ء سے غیر برطانوی کپڑے پر محصول درآمد بحساب ½۳۱ فی صد سے بڑھا کر ۵۰ فی صد کر دیا جائے اور غیر سرکاری سادے سفید کپڑے پر محصول بحساب پیمانہ ¾۴ آنے فی پونڈ سے بڑھا کر ¼۵ آنے فی پونڈ مقرر کیا جائے۔ ۷ر جون ۱۹۳۳ء سے یہ شرحیں بڑھا کر علی الترتیب ۷۵ فی صد (بلحاظ قیمت) اور ¾۶ آنے فی پونڈ کر دی گئیں، تاکہ جاپانی اشیا کی بھرمار کی پوری طرح روک تھام کی جائے۔ اسی اثنا میں ان تامینی محصولوں کی مدت میں جو ۱۹۳۰ء میں عاید کئے گئے تھے ۳۱ر اکتوبر ۱۹۳۳ء تک کے لیے توسیع کی گئی تاکہ حکومت ہند کو کپڑے کی صنعت کے بارے میں ٹیرف بورڈ کی رپورٹ پر غور کرنے کا موقع ملے۔ اس مدت میں مزید توسیع ۳۰ر اپریل ۱۹۳۴ء تک کر دی گئی اس لیے کہ ہندوستان اور جاپان کے درمیان جدید تجارتی راضی نامہ کا مسئلہ ابھی تک زیر غور تھا۔ یہ جدید معاہدہ ۱۹۰۴ء کے قدیم معاہدے کی جگہ لینے والا تھا جس کو حکومت ہند نے اپریل ۱۹۳۳ء میں اس لیے

منسوخ کر دیا تھا کہ اس کے تحت حکومت خاص طور پر جاپانی مال پر تامینی محصول عاید نہیں کرسکتی تھی۔ آخر کار ہندوستانی مجلس قانون ساز نے ص ۲۹۰ ایک قانون بنام "ہندوستان کے محصول تامین پارچہ بافی کی ترمیم کا قانون، بابتہ ۱۹۳۴ء" ۲۶ر اپریل ۱۹۳۴ء کو منظور کیا جو یکم مئی سے نافذ ہوا۔ اس قانون نے ٹیرف بورڈ کی سفارشوں کو جو پارچہ بافی کی صنعت کو کافی تامین دینے سے متعلق تھیں عملی جامہ پہنایا۔ البتہ جاپان سے ۱۹۳۴ء میں جو تجارتی معاہدہ ہوا تھا اور انگلستان اور ہندوستان کے پارچہ بافی کی صنعت کے نمایندوں کے درمیان جو غیر سرکاری معاہدہ ہوا تھا (اور جو موڈی لینز معاہدے کے نام سے موسوم ہے) ان کا لحاظ رکھا گیا۔[۱]

اس ایکٹ کی رو سے غیر برطانی کپڑے پر درآمدی محصول کی شرح ۵۰ فی صد اور سادے سفید کپڑوں کی حد تک ۵ ¼ آنے فی پونڈ کی اقل شرح مقرر کی گئی۔[۲] اسی قانون کے تحت ریشم کے کپڑے بنانے کی صنعت کو بھی تامین دی گئی (دیکھو فصل ۳۸)۔ یہ قانون ۳۱ر مارچ ۱۹۳۹ء تک کے لیے نافذ کیا گیا۔

۱۴۔ پارچہ بافی کے لیے ایک خصوصی مجلس کروڑ گیری ۱۹۳۵ء

مسودۂ ترمیم قانون پارچہ بافی پر بحث کے دوران میں سر جوزف بھورے وزیر تجارت نے یہ وعدہ کیا تھا کہ بمبئی لنکاشائر پارچہ بافی کے معاہدے کی دو سالہ مدت ختم ہونے پر برطانوی اشیا کے محصول کی شرحوں پر نظر ثانی کی جائے گی چنانچہ اس وعدے کے مطابق حکومت ہند نے ۱۰ر ستمبر ۱۹۳۵ء کو ایک خصوصی ٹیرف بورڈ مقرر کیا جس کے صدر نشین سر الگزینڈر مرے تھے

لہ دیکھو باب (۱۳)۔

۲ہ غیر برطانوی اشیا کے بارے میں درآمدی محصول کی یہ شرح ۳۰ر جنوری ۱۹۳۴ء سے نافذ تھی جبکہ ہندوستانی جاپانی گفت و شنید کے نتیجے کے طور پر محصول کو ۷۵ فی صد سے گھٹا کر ۵۰ فی صد کر دیا گیا تھا۔

اور بورڈ کو ہدایت کی گئی کہ وہ سلطنت متحدہ سے درآمد ہونے والی اشیا کے مقابلے میں ہندوستانی کپڑے کی صنعت کی تامین کے مسئلے کی تحقیقات کرکے رپورٹ پیش کرے۔ اسی خصوصی بورڈ سے یہ بھی کہا گیا کہ وہ ایسے محصولوں کی سفارش کرے جن کو عائد کرنے کے بعد سلطنت متحدہ سے درآمدہ اشیا کی قیمتیں اور ہندوستانی اشیا کی واجبی فروخت کی قیمتیں دونوں مساوی ہو جائیں۔ تاکہ اس طرح ہندوستانی کپڑے کی صنعت کی کافی تامین ہوسکے۔ لنکا شائر کے کارخانہ داروں نے اپنا ایک خاص وفد ہندوستان روانہ کیا تاکہ وہ ان کا مقدمہ بمبئی میں خصوصی مجلس کروڑگیری کے سامنے پیش کرے۔

بورڈ نے اپنی تحقیقات ڈسمبر ۱۹۳۵ء میں ختم کردی اور اس کی رپورٹ جون ۱۹۳۶ء میں شایع کردی گئی۔ اس کے بعد ہی حکومت ہند نے ہندوستان کے قانون کروڑگیری کی دفعہ ۴ (الف) کے بموجب یہ اعلان کیا کہ ٹیرف بورڈ کی متفقہ سفارش کے مطابق لنکا شائر کے کپڑے کے محصول کی شرحوں میں ۲۵ جون ۱۹۳۶ء سے فوراً کمی کردی جائے۔ ٹیرف بورڈ کی سفارشیں حسب ذیل تھیں[1]:

حد ۴ (۱) سادہ سفید کپڑوں پر ۲۵ فی صد بلحاظ قیمت یا ۴ ⅜ آنے فی پونڈ (ان میں سے جو بھی زاید ہو) کا جو محصول تھا اس کو گھٹا کر ۲۰ فی صد بلحاظ قیمت یا ½ ۳ آنے فی پونڈ (دونوں میں سے جو بھی زاید ہو) کردیا جائے۔

(۲) حاشیہ دار سفید کپڑوں پر اور چھینٹوں کے علاوہ دوسرے رنگین اور سفید کپڑوں پر محصول کو بلحاظ قیمت ۲۵ فی صد سے گھٹا کر ۲۰ فی صد بلحاظ قیمت کردیا جائے۔ اس کمی کی سفارش اس بنا پر کی گئی کہ اس قسم کے ہندوستانی ساخت کے کپڑوں کی تامین کے لیے پہلے کے محصول ضرورت سے زیادہ تھے۔

[1] دیکھو ہندوستانی سوتی کپڑے کی صنعت کو تامین دینے کے بارے میں خصوصی ٹیرف بورڈ کی رپورٹ (۱۹۳۶ء)

(۳) سوت کا محصول بدستور قایم رہے۔ ٹیرف بورڈ نے چھینٹوں کے بارے میں اس لیے کوئی سفارش پیش نہیں کی کہ ہندوستان میں چھینٹ کی صنعت بالکل ابتدائی حالت میں تھی۔ اس کے علاوہ مصنوعی ریشم کے بارے میں پھر کوئی تجویز پیش نہ کی جاسکی۔ اس کی وجہ یہ تھی کہ بورڈ کو جو معلومات دستیاب ہوئے وہ ناکافی تھے۔

لنکاشائر نے ان سفارشوں پر مایوسی کا اظہار کیا۔ ان کا خیال تھا کہ محصول میں حقیقت میں اتنی کمی نہیں کی گئی جتنا کہ حالات کا تقاضا تھا[1]۔ اور یہ کہ چھاپے دار کپڑے اور سوت کو نئے محصول کی فہرست سے خارج کردیا گیا۔ دوسری طرف ہندوستان کے سربرآوردہ کاروباری اشخاص نے یہ اعتراض کیا کہ محصول میں تخفیف ہندوستانی کارخانوں کے مفاد کے خلاف تھی؛ کیونکہ ہندوستانی صنعت کے اپنے طور پر پھلنے پھولنے کی بہت کم گنجایش تھی۔ حکومت کی اس کارروائی پر بھی سخت لعنت ملامت کی گئی کہ اس نے ہندوستانی مجلس قانون ساز سے مشورہ کیے بغیر محصول کی شرحوں میں فوری کمی کا اعلان کردیا۔ "راضی نامہ اوٹاوا" کی تنسیخ سے بین سلطنتی تجارتی تعلقات کا کل مسئلہ پھر دب چکا تھا، اس لیے یہ استدلال کیا گیا کہ حکومت کو ایک اہم برطانوی درآمد کے بارے میں ایسی عاجلانہ کارروائی اس وقت تک نہ کرنی چاہیئے تھی جب تک کہ ہندوستان کو اپنی آیندہ تجارتی پالیسی کو زیادہ واضح طور پر معین کرنے کا موقع نہ مل جاتا۔ علاوہ ازیں بظاہر اس کی بھی کوئی کوشش نہیں کی گئی کہ محصول کی کمی کے معاوضے میں لنکاشایر سے کوئی خاص مراعات حاصل کی جائیں۔ چونکہ "موڈی لینز معاہدہ" جس کی رو سے لنکاشائر نے انگلستان کے کارخانوں میں ہندوستانی کپاس کا استعمال کرنے کی ذمے داری لی تھی دسمبر ۱۹۳۵ء میں ختم ہوگیا۔ اس لیے

[1] لنکاشائر کا استدلال یہ تھا کہ ہندوستانی صنعت ترقی کی ابتدائی حالت سے بڑھ چکی تھی، یہ کہ ہندوستان کا حریف دراصل جاپان تھا اور یہ کہ لنکاشائر کے کارخانے ہندوستانی کپاس کا استعمال روزافزوں کررہے تھے۔

یہ بھی واضح نہیں ہے کہ یہ ذمے داری اب کہاں تک باقی ہے۔

حکومت نے اپنی کارروائی کی حمایت میں یہ استدلال کیا کہ طریقۂ محصول کی حالت غیر یقینی ہونے سے کپڑے پر محصول درآمد کی آمدنی اپریل اور مئی ۱۹۳۶ء سے کم ہونا شروع ہو گئی تھی؛ یہ کہ حکومت کو ہندوستانی
ص۱۴ قانون گروڑگیری بابتہ ۱۹۳۴ء کے تحت جو اختیار دیا گیا تھا اس کو وہ محصول گھٹانے کے لیے بھی اسی طرح استعمال کر سکتی تھی جس طرح بڑھانے کے لیے، اور یہ کہ حکومت ہند اس اختیار سے دو مرتبہ پہلے کام لے چکی تھی؛ ایک تو اگست ۱۹۳۲ء میں جب کہ غیر برطانی (یا جاپانی) کپڑے کا محصول ۵۰ فی صد تک بڑھا دیا گیا تھا اور دوسرے جون ۱۹۳۳ء میں جبکہ اس کو ۷۵ فیصد تک بڑھا دیا گیا تھا۔ اس لیے حکومت نے جو کارروائی اختیار کی اس کی نظیر موجود تھی۔

"موڈی لیز راضی نامے" کی اس شرط کے متعلق کہ اس محصول کے ساتھ دوسرے زائد محصولوں میں بھی کمی کر دی جائے گی، حکومت ہند نے یہ بتلایا کہ راضی نامہ طے پانے کے بعد ایک ترمیمی قانون (۱۹۳۴ء) کے ذریعے سے اس محصول کو ۲۵ فی صد محصول (بلحاظ قیمت) کر دیا گیا تھا۔ اس لحاظ سے وہ "زائد محصول" کی تعریف میں نہیں آتا تھا۔

۱۴۔ جوٹ کی صنعت بنگال میں سن کاتنے کی پہلی گرنی ۱۸۵۵ء میں بمقام رشرا سیرام پور کے قریب کھولی گئی۔ اور میکانیکی قوت سے چلنے والا پہلا راچہ ۱۸۵۹ء میں قایم ہوا۔ ابتدائی تیس سالوں میں صنعت کی ترقی کی رفتار سست رہی، اس لیے کہ سن کی مصنوعات کی برآمد کی نوبت شاذ ہی آتی تھی۔ لیکن اس ابتدائی سست ترقی کے دور میں بھی وقتاً فوقتاً خاصی گرم بازاری رہی۔ چنانچہ ۱۸۶۸ء تا ۱۸۷۳ء گرنیوں نے بلا مبالغہ روپیہ رولا اور ۱۵ تا ۲۵ فی صد مقسوم ادا کیا گیا۔ اس کی وجہ سے نئی گرنیاں بہت بڑی تعداد میں کھلیں یہاں تک کہ پیداوار کی افراط ہو گئی اور اس کا نتیجہ یہ ہوا کہ منافع میں بہ سرعت کمی ہو گئی۔

صنعت پر نازک وقت آگیا اور بہت سی گرہنوں کو بند ہونا پڑا لیکن سن کی
صنعت کا دائرہ کافی وسیع ہو چکا تھا۔ چنانچہ سنہ ۱۸۸۲ء میں صرف بنگال میں
قوت سے چلنے والے ۵۰۰۰ راچھ کام کر رہے تھے۔ سنہ ۱۸۸۵ء سے ٹاٹ
کے تھیلوں کے مقابلے میں سن کے کپڑے کی تیاری کی طرف زیادہ میلان
رہا۔ چنانچہ سنہ ۱۸۷۷ء اور سنہ ۱۹۱۵ء کے درمیان جہاں بوروں کے راچھوں
میں ۲۹۵۰ سے ۷۷۵۰ تک اضافہ عمل میں آیا۔ سن کے کپڑے کے راچھ
۹۱۰ سے بڑھ کر ۲۲۲۰۳ ہو گئے، جس کے معنی یہ ہوئے کہ بوروں کے
راچھوں کے ۳۰۴ فی صد کے مقابلے میں کپڑے کے راچھوں میں ۲۴۰۰
فی صد اضافہ ہوا۔ جنگ عظیم کی وجہ سے سن کی صنعت کو کافی فروغ
ہوا اس لیے کہ اس زمانے میں اس صنعت کو جنگ کے مختلف
میدانوں میں خندقوں کے لیے ریت کے تھیلوں اور جنگی اغراض
کے لئے کنوس کے کپڑے مثلاً خیمے کے پارچہ، موم جامہ اور واگنوں
کے سرپوشوں وغیرہ کی مانگ پورا کرنے کا موقع ملا۔ اس جدید ترقی
میں اس وجہ سے اور اضافہ ہوا کہ سنہ ۱۹۱۵ء تا سنہ ۱۹۱۶ء میں جرمنی کے
روس کو پامال کر دینے سے روس کے سن کی رسد تقریباً بند ہو گئی تھی
اور اس کے بجائے ہندوستانی جوٹ کی مانگ تھی۔

معمولی تغیرات سے قطع نظر سن کی صنعت کی سرگزشت
سے بحیثیت مجموعی، مستقل و مسلسل ترقی ظاہر ہوتی ہے۔ بنگال
میں سنہ ۱۸۹۱ء میں قوت سے چلنے والے ۸۰۰۰ راچھ؛ سنہ ۱۹۰۱ء میں
۱۶۰۰۰ راچھ؛ سنہ ۱۹۱۱ء میں ۳۳۰۰۰ راچھ؛ سنہ ۱۹۲۱ء میں
۴۳۰۰۰ راچھ؛ سنہ ۱۹۲۶ء تا سنہ ۱۹۲۷ء میں ۵۱۰۶۱ راچھ اور سنہ ۱۹۳۰ء
تا سنہ ۱۹۳۱ء میں ۶۱۰۰۸ راچھ کام کر رہے تھے۔ مندرجۂ ذیل
اعداد و شمار سے بھی نمایاں ترقی ظاہر ہوتی ہے جو خاص کر جنگ عظیم
اور اس کے بعد کے زمانے میں ہوئی۔ سن کی صنعت پر دنیا کی ۲۲
کساد بازاری کے جو اثرات پڑے ان کو بعد کی فصل میں بیان

کیا گیا ہے۔

	کام کرنے والی کمپنیوں کی تعداد	مجوزہ اصل (لاکھ روپیہ)	تعداد (ہزار میں)		
			کام کرنے والے آدمی	راچھ	تکلے
اوسط ۱۸۷۹-۸۰ء تا ۱۸۸۳-۸۴ء	۲۱	۲۷۰٫۷	۳۸٫۸	۵٫۵	۸۸
۱۸۹۹-۱۹۰۰ء تا ۱۹۰۳-۰۴ء	۳۶	۶۸۰	۱۱۴٫۲	۱۶٫۲	۳۳۴٫۶
۱۹۰۹-۱۹۱۰ء تا ۱۹۱۳-۱۴ء	۶۰	۱۲۰۹	۲۰۸٫۴	۳۳٫۵	۶۹۱٫۸
۱۹۱۴-۱۵ء تا ۱۹۱۸-۱۹ء	۷۳	۱۴۰۳٫۶	۲۵۹٫۳	۳۹٫۷	۸۲۱٫۲
۱۹۲۵-۲۶ء	۹۰	۲۱۳۴٫۷	۳۳۱٫۳	۵۰٫۵	۱۰۶۳٫۷
۱۹۲۶-۲۷ء	۹۳	۲۱۱۹٫۸	۳۳٫۶	۵۱	۱۰۸۳٫۸
۱۹۲۸-۲۹ء	۹۵	۲۳۳۶٫۷	۳۴۳٫۹	۵۲	۱۱۰۸٫۱
۱۹۲۹-۳۰ء	۹۸	۲۱۸۶٫۶	۳۴۳٫۲	۵۳٫۹	۱۱۴۰٫۴
۱۹۳۰-۳۱ء	۱۰۰	۲۳۶۰٫۶	۲۷۶٫۸	۶۱٫۴	۱۲۲۰٫۵
۱۹۳۱-۳۲ء	۱۰۳	۳۳۶۰٫۹	۲۷۶٫۸	۶۱٫۴	۱۲۲۰٫۵
۱۹۳۳-۳۴ء	۹۹	۲۳۷۰٫۶	۲۵۷٫۱	۵۹٫۵	۱۱۹۴٫۴

برسوں تک برطانیہ عظمیٰ ہی تنہا وہ ملک تھا جو سن کی مصنوعات تیار کرتا تھا اور ڈنڈی اس صنعت کا سب سے بڑا مرکز تھا۔ اب کلکتے نے ڈنڈی کی سابقہ تجارت کا بہت بڑا حصہ اپنے ہاتھ میں لے لیا ہے۔ ہندوستانی گرنیوں میں سن کا صرف ڈنڈی کے مقابلے میں تقریباً ۵ گنا ہے۔ ۱۹۲۸ء تا ۱۹۲۹ء میں بحری راستے سے برآمد کردہ سن کی مصنوعات کی قیمت ۵۶،۹ کروڑ روپے ہوئی؛ اس کے برخلاف ۱۹۰۹-۱۰ء تا ۱۹۱۳-۱۴ء کے زمانے میں برآمد کی اوسط قیمت صرف ۲۱ کروڑ روپے تھی۔ ۱۹۳۳-۳۴ء میں تجارتی کساد بازاری کے باعث، ان برآمد کردہ مصنوعات کی قیمت گھٹ کر ۲۱،۳۸ کروڑ روپے رہ گئی۔ ۱۹۳۴-۳۵ء سے حالت کچھ بہتر معلوم ہوتی ہے۔ چنانچہ ۱۹۳۶-۳۷ء میں مصنوعات کی برآمد کی قیمت ۲۷،۹۴ کروڑ روپے وصول ہوئی۔ بنگال کی گرنیوں میں جنگ عظیم سے پیشتر خام سن کی پیداوار کا نصف سے بھی کم حصہ صرف ہوتا تھا، اس کے مقابلے میں آج کل تقریباً ½ حصہ صرف ہوتا ہے؛ اس طرح بنگال، باقی کل دنیا کے مقابلے میں سن کی مصنوعات جو زیادہ تر ٹاٹ کے تھیلوں، ٹاٹ کے کپڑوں اور سن کی ڈوری اور رسی کی شکل میں ہوتے ہیں) تقریباً دونی مقدار میں تیار کرتا ہے[1]۔ سن کی اشیا کی طلب کا انحصار دنیا کی زرعی پیداوار کی مقدار پر ہے؛ اس لیے کہ داخلی اور بین قومی تجارت میں زرعی پیداوار کو ایک مقام سے دوسرے مقام کو منتقل کرنے کے لیے سن کی مصنوعات کی ضرورت ہوتی ہے۔ جس سال ہندوستان میں فصلیں اچھی ہوتی ہیں سن کی مصنوعات کی برآمد کم ہو جاتی ہے اس لیے کہ کثیر زرعی پیداوار کی منتقلی کے لیے خود ملک میں کافی تھیلے درکار ہوتے ہیں۔ اسی طرح غیر ملکی طلب کی کمی بھی، جیسی کہ حالیہ معاشی کساد بازاری کے زمانے میں رونما ہوئی سن کی مصنوعات کی برآمد پر

[1] دیکھو انسائیکلوپیڈیا برٹانیکا چودھواں ایڈیشن زیر عنوان "ہندوستان"

مخالف اثرات ڈالتی ہے۔ سن کے بدل کی تلاش میں اب تک کوئی زیادہ کامیابی نہیں ہوئی ہے بلکہ حقیقت یہ ہے کہ سن کے اور زیادہ مصرف دریافت ہوئے ہیں۔ ہندوستانی مرکزی سن کمیٹی حال (۱۹۳۶ء) میں قایم ہوئی ہے اور اس نے یہ فیصلہ کیا ہے کہ وہ سن اور سن کی پیداوار کے بارے میں تحقیقاتی کام کرے گی تاکہ بازار ہاتھ سے نکل جانے کے امکانات کی روک تھام کی جائے۔

۱۵۔ سن اور کپاس کی صنعتوں کا مقابلہ۔

ہندوستان میں سن اور کپاس کی مصنوعات بڑے پیمانے کی جدید صنعتوں کی ترقی کی نمایاں مثال ہیں۔ بین الاقوامی تجارت میں سن کی صنعت روئی کی صنعت کے مقابلے میں بدرجہا مستحکم ہے؛ اس کی وجہ یہ ہے کہ ہندوستان کو سن کا اجارہ حاصل ہے۔ جیسا کہ پہلے بیان ہو چکا ہے، ہندوستان کی دو اہم ترین منتظم صنعتوں کے درمیان ایک نمایاں تضاد یہ ہے کہ جہاں سوتی کپڑے کی گرنی کی صنعت تقریباً سب کی سب ہندوستانی ہاتھوں میں ہے اور ہندوستانی اصل سے چل رہی ہے۔ سن کی صنعت کی ابتدا اور ترقی یورپی خصوصاً اسکاچستانی اصل اور جد وجہد سے ہوئی ہے۔ ایک اور فرق یہ ہے کہ کپاس کی صنعت میں لامرکزیت پائی جاتی ہے اور سن کی صنعت میں انتہائی مرکزیت اور تخصیص ہے؛ چنانچہ ۴۰ میل کے دائرے کے اندر تقریباً ۹۰ سن کی گرنیاں موجود ہیں۔ علاوہ ازیں ایک متوسط کپاس کی گرنی کے مقابلے میں ایک متوسط سن کی گرنی بدرجہا بڑی ہوتی ہے جیسا کہ ڈاکٹر پلے نے کہا ہے حسن انتظام میں سن کی صنعت ہندوستان میں اپنی آپ نظیر ہے[1]۔ اس اعلیٰ انتظام میں صنعت کی مرکزیت

---

[1] دیکھو پی ۔ پی ۔ پلے کی کتاب ۔ موسوم بہ "ہندوستان کے معاشی حالات" (Economic Conditions In India.) صفحہ ۱۷۵

معاون ہے۔ ہندوستانی سن کی گرنیوں کی انجمن[1] ۱۸۸۶ء میں قایم ہوئی۔ دوسرے اغراض کے منجملہ اس انجمن کی ایک غرض یہ بھی افراط پیدایش وغیرہ کو روکنے کی خاطر گرنیوں کے کام کے گھنٹوں میں کمی کے لیے متحدہ کارروائی کی جائے۔ جنگ عظیم کے زمانے میں کثیر منافعہ اس صنعت میں افراط پیدایش کا باعث ہوا اور جنگ ختم ہو جانے کے بعد صنعت کو برے دن دیکھنے پڑے۔ مانگ میں تو کمی ہوگئی، لیکن مصارف پیدایش بڑھ گئے جس کا سبب یہ تھا کہ سن کی قیمت اور اجرتوں میں اضافہ ہو گیا تھا[2]۔ ۱۹۲۱ء میں انجمن نے ایک امریکی کاروباری ماہر کو اس لیے مدعو کیا کہ وہ یہ مشورہ دے کہ کہاں تک ایک ایسا جوٹ ٹرسٹ قائم کرنا ممکن ہے جو جوٹ کی پیدایش اور اس کی قیمتوں کو قابو میں رکھ سکے۔ لیکن کساد بازاری کے ختم ہو جانے کی وجہ سے یہ تجویز سردست ترک کر دی گئی ہے کلکتے کی جوٹ کے تاجروں کی انجمن[3] اپنے ارکان کے مشترکہ اغراض کی نگرانی کرتی ہے[4]۔

۱۶۔ کساد بازاری کے زمانے میں سن کی صنعت

موجودہ کساد بازاری تقریباً ہر صنعت پر کم و بیش اثر انداز ہوئی، چنانچہ اس کے اثرات سے جوٹ کی گرنی کی صنعت بھی محفوظ نہ رہ سکی۔ قیمتوں کی کمی، صرف کے بڑے مرکزوں پر ذخائر کی بڑی مقدار کی موجودگی اور آئے دن کے مزدوروں کے فسادات وغیرہ کے باعث جوٹ کی صنعت کو کافی نقصان ہوا اور ہو رہا ہے۔ لیکن اس نے زمانہ بعد از جنگ کی مشکلات کا مقابلہ بمبئی کی سوتی کپڑے کی گرنی کی صنعت کی نسبت اچھی طرح

---

[1] Indian Jute mills Association

[2] سن کی صنعت کے حالیہ تبصرے کے لیے دیکھو میتھسن کی کتاب محولۂ سابق باب ۵۔

[3] Calcutta Jute Dealers Association

[4] دیکھو "انڈین ایر بک" برائے ۱۹۳۷ء و ۱۹۳۰ء صفحہ ۸۰۳۔

کیا۔ حقیقت میں یہ نتیجہ ہے اس احتیاط کا کہ اس نے اپنے مد محفوظ کو مستحکم رکھا اور حسب ضرورت کام کے گھنٹوں میں باقاعدہ کمی کی۔ اُن دس سالوں میں جو مارچ ۱۹۳۶ء کو ختم ہوئے پیداوار کم تیار کرنے کی پالسی پر مسلسل عمل ہوتا رہا۔ جو گرنیاں انجمن کی رکن تھیں انھوں نے ۴۰ گھنٹے فی ہفتہ کے حساب سے کام کیا، اور اپنے کچھ راچھ بھی بند کردیے جن کا تناسب ۱۹۳۱ء میں ۵ فی صد اور ۱۹۳۵ء میں ۱۰ فی صد رہا۔ بند راچھوں کا تناسب جو بعد میں کم ہوگیا اس کی وجہ یہ ہوئی کہ گرنیاں جو پیداوار کم کرنے کی تجویز میں شریک نہیں ہوئی تھیں مسابقت کررہی تھیں۔ اس کے علاوہ تجارتی حالات بھی بہتر ہوتے معلوم ہو رہے تھے۔ نیز دوسرے مقامات کے کارخانوں سے مسابقت کا اندیشہ تھا جو گرنیاں انجمن کی رکن نہیں بنی ہیں ان سے اب تک کوئی معاہدہ نہیں ہوا ہے۔ ۱۹۳۷ء کا پورا سال سن کی صنعت کے لیے بہت نازک زمانہ تھا، اس لیے کہ اس سال پیداوار بے روک تیار ہوئی اور مزدوروں کے ہنگامے ہوتے رہے۔ چنانچہ جیسے جیسے سال گزرتا گیا قیمتوں میں کمی ہوتی گئی۔

۱۷۔ آہن و فولاد کی صنعت۔ کوئی دوسری صنعت آہن و فولاد کی صنعت سے زیادہ بنیادی یا "کلیدی" صنعت کہلانے کی مستحق نہیں ہے اور اس کی قومی اہمیت کے بارے میں جو بھی مبالغہ کیا جائے وہ کم ہے۔ ہندوستان اور انگلستان کے صنعتی انقلاب کے درمیان ایک نمایاں تضاد یہ ہے کہ ہندوستان میں انقلاب کا آغاز صنعت پارچہ بافی میں بھاپ کے استعمال سے ہوا۔ اس کے برخلاف انگلستان میں آہن و فولاد جیسی صنعتوں کی نشوونما کے ساتھ انقلاب شروع ہوا۔ انگلستان کا جدید صنعتی نظام آہن و فولاد کی صنعت اور میکانیکل انجینئری کی ذیلی صنعتوں کی مستحکم بنیادوں پر قائم ہوا تھا۔ لیکن ہندوستان میں جو انقلاب آیا اس کے

دوران میں اس قسم کی کوئی صورت نہیں پیدا ہوئی۔ حال حال تک ہندوستانی صنعتوں کا انحصار درآمدہ، کلوں، آلات اور عام آہنی سامان پر تھا۔ آہن و فولاد کی صنعت کی جو کچھ بھی قومی اہمیت ہے اس سے اب حکومت اور عوام دونوں واقف ہو چکے ہیں۔ چنانچہ، بعض اہم تدابیر جن کو عنقریب بیان کیا جائے گا، اس صنعت کی سریع ترقی کو یقینی بنانے کے لیئے اختیار کی گئی ہیں۔

سنہ ۱۸۳۰ء ہی میں جنوبی ارکاٹ کے علاقے میں بیڑ اور فولاد بنانے کے جدید طریقوں کو رائج کرنے کی انتہائی کوششیں کی گئیں۔ مگر یہ سب کوششیں ناکام ہوئیں، یہاں تک کہ سنہ ۱۸۷۵ء میں جھریا کی کوئلے کی کانوں کے قریب براکر ایئرن ورکس نے کام شروع کیا بعد میں اس کارخانے کو بنگال اسٹیل اینڈ ایرن کمپنی نے سنہ ۱۸۸۹ء میں حاصل کر لیا لیکن کمپنی کو منافعہ سنہ ۱۸۹۹ء ہی سے ملنا شروع ہوا۔ موجودہ صدی کے آغاز پر اس کمپنی کی سالانہ پیداوار تقریباً ۳۵,۰۰۰ ٹن تھی۔ فولادسازی کی کوششیں بھی کی گئیں مگر اس میں بڑا نقصان اٹھانا پڑا۔ جس کے اسباب یہ تھے کہ درآمدہ فولاد کی قیمت کم تھی، مختلف فولادی سامان جو تیار کیا گیا اس کی مانگ کم رہی۔ اس وقت جو بیڑ تیار ہوتا تھا وہ فولادسازی کے لائق نہ تھا اور آتشی خشت اور فیرومینگنیز کی رسد درآمد کے ذریعے سے حاصل کرنی پڑتی تھی لیکن سنہ ۱۹۱۰ء میں بنگال کمپنی کی تاریخ میں ایک نئے دور کا آغاز ہوا، جبکہ سنگ بھوم اور مان بھوم کے علاقوں میں خام لوہے کا ایک نیا معدن دریافت ہوا اور اس سے ایک خام دھات نکالی جانے لگی۔

اس صنعت کی تاریخ کا دوسرا اہم دور اس وقت شروع ہوا جبکہ ٹاٹا کمپنی قائم ہوئی۔ جے، این، ٹاٹا آنجہانی نے سنہ ۱۹۰۴ء میں سنگ بھوم کے

ص ۴۵

سلہ دیکھو ایک کتاب موسوم بہ Industrial Hand book of Munitions Board. صفحہ ۱۳۸ تا ۱۳۹ -

علاقے میں بمقام سکچی یہ کمپنی قائم کی، اور سنہ ۱۹۰۸ء میں کارخانے کی تعمیر شروع ہوئی۔ پیڑ پہلی مرتبہ دسمبر سنہ ۱۹۱۱ء میں اور فولاد موجودہ زمانے میں پہلی مرتبہ سنہ ۱۹۱۳ء میں تیار کیا گیا یہاں تک کہ سنہ ۱۹۱۶ء میں جنگی ضرورت کے زیر اثر کل کارخانہ پوری قوت کے ساتھ کام کر رہا تھا۔ اس طرح وہ فکر و پریشانی کا دور جو اس نوعیت کے نئے کاروبار میں خاص کر بے روک غیر ملکی مسابقت کی موجودگی میں ہونا ضروری تھا ختم ہو گیا اور کارخانہ مستحکم بنیادوں پر قائم ہو گیا، چنانچہ عراق، فلسطین، مشرقی افریقہ اور سالونیکا میں فوجی ریلوں کی تعمیر کی غرض سے آہنی پٹریاں اور تختے کثیر مقدار میں مہیا کر کے جنگ کو جاری رکھنے میں اس کمپنی کی امداد بیش بہا ثابت ہوئی۔ سنہ ۱۹۱۷ء میں اس کی توسیع و ترقی کی ایک بڑی اسکیم مرتب ہوئی جو سنہ ۱۹۲۴ء میں پایۂ تکمیل کو پہنچ سکی۔ اس تاخیر کا باعث زمانۂ جنگ اور زمانۂ بعد از جنگ کی مشکلات تھیں جو خاص کر مطلوبہ کلوں کی درآمد کے سلسلے میں رونما ہوئی تھیں۔ پرانی مشینیں، فولادی سامان مثلاً ریلیں بھاری تعمیری سامان (مثلاً شہتیر، آہنی زاویے اور نالیاں)، سلاخیں، ہلکا تعمیری سامان، ہلکی پٹریاں اور جوڑ تختیاں تیار کرتی تھیں۔ جدید مشینیں سنہ ۱۹۲۶ء سے چالو ہیں اور وہ تختیاں، چادریں، (سیاہ اور جستی)، چادری سلاخیں اور چادری سلیپر وغیرہ زائد سامان تیار کر رہی ہیں[1]۔ ٹاٹا کے کارخانوں کی کامیابی کی بدولت بعض نئی کمپنیاں وجود میں آ گئی ہیں، مثلاً آسن سول کے قریب ہیرا پور میں سنہ ۱۹۰۸ء میں مسرز برن اینڈ کو کلکتہ نے یونائیٹڈ اسٹیل کارپوریشن آف ایشیا قائم کی؛ اور سنہ ۱۹۲۳ء میں بمقام بھدراوتی میسور اسٹیٹ آئرن ورکس اور ایسٹرن آئرن ورکس قائم ہوئے۔ یہ امر قابل ذکر ہے کہ آخر الذکر کارخانے کی جھکڑ بھٹیوں میں لکڑی کا کوئلہ جلایا جاتا ہے۔

[1] دیکھو ٹیرف بورڈ کی رپورٹ فولادی صنعت پر (سنہ ۱۹۲۴ء) فقرہ ۱۴ تا ۱۵۔

صنعت میں جو توسیع و ترقی ہوئی اس کا اندازہ اس کی پیداوار اور درآمدہ سامان کے اعداد سے ہوسکتا ہے۔ موجودہ صدی کے آغاز میں بیڑ کی پیداوار ۳۵ر۰۰۰ ٹن تھی جو بڑھ کر ۱۹۱۴ء میں ۱۱۶۶۲ر۲۸۲ ٹن؛ ۱۹۱۹ء میں ۲۳۲ر۲۶۵ ٹن؛ اور ۱۹۲۹ء تا ۱۹۳۰ء میں ۱۹۳،۹ر۰۰۰ ٹن ہوگئی۔ ۱۹۳۰ء تا ۱۹۳۱ء میں برآمد کم ہوجانے سے بیڑ کی پیداوار ۱۱۴۴ر۰۰۰ ٹن تک گھٹ گئی۔ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ۱۵ر۵۷ر۰۰۰ ٹن بیڑ تیار ہوا، جس میں سے ۵ر۷۴ر۰۰۰ ٹن جس کی قیمت ۱۲۹ لاکھ روپیہ تھی برآمد کیا گیا اور جاپان نے اس کا بیشتر حصّہ خریدا۔ جاپان کے بعد سلطنت متحدہ اور ریاستہائے متحدۂ امریکا ہندوستانی بیڑ کے اہم خریدار ہیں۔ ہندوستانی بیڑ بلحاظ قسم براعظمی پیداوار سے کسی طرح کم نہیں ہے۔ چنانچہ بیڑ کی درآمد اب بالکل برائے نام رہ گئی ہے؛ مثلاً ۱۹۳۶-۱۹۳۷ء میں اس کی درآمد ۱۵۰۰ ٹن تھی اور یہ کل مقدار سلطنت متحدہ سے آئی[1]۔ ۱۹۱۶-۱۹۱۷ء میں فولاد کی پیداوار ۱۳۹ر۴۳۳ ٹن تھی، جو ۱۹۲۰ء میں بڑھ کر ۵۹۹ر۵۶۵ ٹن ہوگئی، اور اسی مدت میں فولادی تیار سامان کی مقدار ۲۶۷ر۵۸۵ ٹن سے بڑھ کر ۴۲۸ر۶۵۴ ٹن ہوگئی۔ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں فولادی کندوں کی پیداوار ۸۶۱ر۰۰۰ ٹن اور فولادی سامان کی پیداوار ۶۹۲۰۰۰ ٹن تھی۔ آج کل کی جنگی تیاریوں کی عالمگیر تحریک آہن و فولاد کی صنعت کے حق میں محرک ثابت ہوئی۔ ہندوستان بھی اپنی صنعت کو مستحکم کرنے میں دنیا کی اس صورتِ حال سے فائدہ اٹھا رہا ہے۔

ہندوستان اپنی روز افزوں پیداوار کے باوجود اب بھی بڑی حد تک بیرونی لوہے اور فولاد کا محتاج ہے۔ زمانۂ قبل از جنگ میں ہندوستان میں لوہے اور فولاد کی درآمد کا اوسط ۵۰۵ر۰۰۰ ٹن تھا جس کی قیمت تقریباً ۱۲ر۴۸ کرو

[1] دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ ریویو آف دی ٹریڈ آف انڈیا (تبصرہ بر تجارت ہند) برائے ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء صفحہ ۵۰۔

روپے ہوتی تھی۔ جنگ عظیم کے پانچ سالوں میں درآمد کا اوسط گھٹ کر ۲۲۲۰۰۰ ٹن رہ گیا جس کی قیمت تقریباً ۱۱ء۱۰ کروڑ روپے تھی۔ یہی وہ زمانہ ہے جبکہ ٹاٹا کمپنی نے اپنی پیداوار بڑھائی اور حکومت کو جنگی ساز و سامان مہیا کیا۔ جنگ کے بعد کے زمانے میں درآمد بتدریج بڑھتی گئی۔ زمانۂ بعد از جنگ کا پنج سالہ اوسط ۶۶۱۰۰۰ ٹن قیمتی ۳۸ء۲۱ کروڑ روپے تھا۔ اس ہی سنہ ۱۹۲۹ء-۳۰ء میں درآمد بڑھ کر ۹۶۸۰۰۰ ٹن ہوگئی جس کی قیمت ۱۶ء۱۷ کروڑ روپے تھی۔ ملک میں پیداوار کی زیادتی کے باوجود درآمد میں اضافہ ہونے کی وجہ یہ ہوئی کہ ریلوں اور دوسرے کارہائے عامہ نیز تجارت تعمیر میں بیرونی اشیاء کی کھپت روز افزوں تھی۔ جنگ کے بعد کے زمانے میں درآمد بڑھ گئی جس سے اس صنعت کی تائین کے لیے ایک اور دلیل مل گئی۔ عالمگیر معاشی کساد بازاری اور ملکی پیداوار کی زیادتی کے باعث حالیہ سالوں میں درآمد پھر کم ہوگئی ہے چنانچہ سنہ ۱۹۳۳ء تا سنہ ۱۹۳۴ء میں درآمد کی مقدار ۳۲۹۰۰۰ ٹن تھی جس کی قیمت ۲۲ء۷ کروڑ روپے تھی۔ سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء میں مقدار پھر گھٹ کر ۳۶۳۰۰۰ ٹن ہوگئی جس کی قیمت ۴۹ء۵ کروڑ روپے تھی۔

تائین کا مسئلہ چھیڑنے سے پہلے یہ مناسب ہوگا کہ ان ترقیوں کا ذکر کر دیا جائے جو ضمنی صنعتوں کے قائم ہونے سے رونما ہوئیں۔ یہ ضمنی صنعتیں مع ان صنعتوں کے جو ذیلی پیداوار سے کام لیتی تھیں سکچی[1] کے نواح میں قائم ہوئیں۔ توسیع کی تجویز کے تحت جو مختلف مصنوعات تیار کی جاتی ہیں ان میں سے بعض حسب ذیل ہیں:۔ فولادی نلیاں، قلعی، تختی، بناکاری کا سامان، تار، کیلیں، ریلوں کے واگن، چائے اور سن کی گرنیوں کی کلیں، آلات کشاورزی، جستی سامان، فولاد کا ڈھلا ہوا سامان، بھاری کیمیاوی مرکبات، گندھک کا ترشہ،

[1] جنگ عظیم کے بعد سکچی کا نام بدل کر جمشید پور رکھا گیا۔

نائٹرک ترشہ، کھاد، چونا، امونیم سلفیٹ وغیرہ۔ اس غرض سے کئی صنعتی کمپنیاں قائم کی جاچکی ہیں۔ اس طرح جمشید پور اور اس کا نواحی علاقہ ترقی کرکے جدید صنعتوں کا مرکز بن گیا ہے۔

۱۸۔ فولاد و آہن کی صنعت کو تامین۔

سنہ ۱۹۲۳ء کے ابتدائی حصے میں مجلس قانون ساز نے امتیازی تامین کی جو پالیسی اختیار کی تھی اس کو ہندوستان میں پہلی دفعہ صنعت آہن و فولاد کے بارے میں عملی جامہ پہنایا گیا۔ چنانچہ ایک ٹیرف بورڈ قائم کیا گیا اور پہلا کام جو اس ٹیرف بورڈ کے سپرد ہوا یہ تھا کہ فولاد کی صنعت کو تامین دینے کے بارے میں ٹاٹا اسٹیل اینڈ آئرن کمپنی کے مطالبے کی تحقیق کرے۔ کمپنی نے یہ تجویز پیش کی تھی کہ موجودہ ۱۰ فی صد محصول درآمد بلحاظ قیمت کو بڑھا کر ۳۳½ فی صد کردیا جائے تاکہ غیر ملکی فولاد و آہن کی بھرمار کے مقابلے میں صنعت کی کافی تامین ہوسکے۔ بھرمار کے مواقع اس وجہ سے پیدا ہوگئے تھے کہ عالمی کساد بازاری کا دور تھا اور یورپی ممالک کے مبادلات کی شرح گرچکی تھی۔ اس کے علاوہ غیر ممالک میں یہ صنعت بہت پہلے سے قائم تھی۔ اس لیے ہندوستانی نوخیز صنعت کے مقابلے میں وہاں اس کی حالت کافی مستحکم ہوچکی تھی۔ کمپنی نے مالی کمیشن کی اس رائے کی طرف بھی توجہ دلائی کہ ایسی اہم کلیدی صنعت کی خوشحالی، قومی تحفظ و ترقی کے لحاظ سے ضروری تھی، اور وہ عظیم الشان خدمات یاد دلائیں جو اس صنعت نے گزشتہ جنگ عظیم کے زمانے میں حکومت کے لیے انجام دی تھیں۔

ٹیرف بورڈ غور و تحقیق کے بعد اس نتیجے پر پہنچا کہ تامین کے استدلال بے بنیاد نہ تھے، اور یہ کہ اسی زمانے میں جبکہ ٹاٹا کمپنی نے توسیع و ترقی کی عظیم الشان تجویز کو عملی جامہ پہنانا شروع کیا تھا شدید غیر ملکی مسابقت کی وجہ سے ترقی میں رکاوٹ پیدا ہوگئی تھی۔ بورڈ نے یہ خیال ظاہر کیا کہ صنعت ان

تمام حالات و شرائط کو پورا کر رہی تھی جو مالی کمیشن نے پیش کیے تھے ہندوستان کو فولاد کی تیاری میں بہت سہولتیں ہیں۔ کیونکہ سنگھبوم اور اڑیسہ کی لوہے کی کانوں میں لوہے کی بہتات ہے۔ اور یہ دونوں مقام کوئلے کی کانوں سے بھی کچھ زیادہ دور واقع نہیں ہیں۔ کوکی کوئلے (Coking Coal) کی جتنی مقدار دستیاب ہو سکتی ہے وہ ملک کی ضرورتوں کے لیے کافی ہے علیٰ ہذا چونے کا پتھر اور ڈولومائٹ اکثر اغراض کے لیے عمدہ اور کافی مقدار میں دستیاب ہوتا ہے۔ دوسری قسموں کی اکثر مطلوبہ خام اشیا مثلاً مینگنیز اور دشوار گداز اینٹیں بنانے کا سامان کافی مقداروں میں موجود ہے۔ آہن و فولاد کی صنعت کے لیے ایک اور سہولت یہ ہے کہ ملک ہی میں ایک بڑا اور وسعت پذیر بازار موجود ہے۔ لیکن ۴۸
مزدوروں کے بارے میں ہندوستان کو ابھی کچھ دقتیں ہیں جو ایسے ملک میں ہونا ضروری ہیں جو زیادہ تر زراعتی ہو اور جہاں صنعتی تجربہ اور تربیت ابھی حاصل کرنا باقی ہو۔ چنانچہ سردست ماہر نگرانکاروں کو یورپ اور امریکا سے طلب کرنا ضروری ہو گیا ہے۔ لیکن یہ ایک عارضی دقت ہے جو آخر کار رفع ہو جائے گی۔ بورڈ نے یہ خیال ظاہر کیا کہ اگر تامین نہ دی گئی تو آیندہ کئی سال تک صنعت کے ترقی کرنے کی توقع نہ ہوگی۔ بلکہ اس کا قوی اندیشہ تھا کہ وہ بالکل تباہ ہو جائے۔ یہ بھی خیال کیا گیا کہ غالباً آیندہ دو یا تین سالوں میں فولاد کے مصارف پیدائش میں بڑی حد تک کمی ہو جائے گی اور قریبی زمانے میں صنعت تامین کے سہارے بغیر اپنے پیروں پر کھڑی ہونے کے قابل ہو جائے گی۔ بورڈ نے اس امر سے اتفاق کیا کہ یہ صنعت، فوجی اغراض کے لیے بھی نہایت اہم اور ضروری ہے اور اس لحاظ سے تامین کی خاص طور سے مستحق ہے۔ یہ توقع کی گئی تھی کہ صارف پر جو بار پڑے گا وہ عارضی ہوگا اور زیادہ لوگوں پر تقسیم ہو جائے گا۔

مسودۂ قانون تامین فولاد، جس میں بورڈ کی سفارشیں شامل تھیں،

ہندوستان کی مرکزی مجلس قانون ساز کے ایک خاص اجلاس منعقدہ مئی اور جون ۱۹۲۴ء میں غور و بحث کے بعد منظور ہو گیا۔ اس کی رو سے فولاد کی تیار کی ہوئی بعض مصنوعات کے محصول میں اضافہ کر دیا گیا، اور ہندوستان کی بنی ہوئی بھاری فولادی پٹریوں، جوڑ تختیوں اور ریل کی واگنوں کے لیے مالی امداد منظور کی گئی۔ چنانچہ ۱۹۲۴ء تا ۱۹۲۷ء میں مالی امداد کی کل مقدار تقریباً ۲۴۲ لاکھ روپے ہوئی۔ فولادی سلاخوں پر ۴۰ روپے فی ٹن اور فولادی چادروں پر ۳۰ روپے فی ٹن کے حساب سے محصول درآمد مقرر کیا گیا۔ یہ طے کیا گیا کہ اس مدت کے اختتام پر مالی امداد اور محصول، دونوں کی نظر ثانی کی جائے۔

فولاد سے خام مال کے طور پر کام لینے والی صنعتوں کے مفاد کے تحفظ کے لیے ذیلی تامینی تدابیر اختیار کرنی پڑیں۔ اس امر کا قرینہ تھا کہ تامین کے باعث فولاد کی قیمت کا اضافہ، ایسے زمانے میں انجینیری کی صنعت کے اکثر شعبوں کے منافی ہو جبکہ وہ غیر ملکی مسابقت کے تحت اپنی سنبھال بہ مشکل کر سکتی تھی۔ ٹیرف بورڈ نے فولاد کی تامین کے اس مسئلے کو حل کرنے کے لیے چند سفارشیں پیش کیں جن کو حکومت اور مجلس قانون ساز نے منظور کر لیا۔ درآمدہ فولادی مصنوعات پر چند مستثنیات کے ساتھ اعلیٰ محصول درآمد عائد کر کے انجینیری کی صنعت کو تامین دی گئی۔

لیکن براعظم یورپ کے فولاد کی قیمت کی کمی اور شرح مبادلہ کے کم و بیش ۱ شلنگ ۶ پنس پر برقرار ہو جانے کے باعث بہت جلد صنعت فولاد کو دی ہوئی تامین کا اثر بڑی حد تک زائل ہو گیا۔ چنانچہ ۱۹۲۵ء میں مالی امداد کو بڑھا کر مزید تامین دی گئی۔

۱۹ صنعت فولاد کی دستوری تحقیق ۱۹۲۶ء تا ۱۹۲۷ء

جیسا کہ قانون تامین فولاد بابت ۱۹۲۴ء میں جس کی مدت ۳۱ مارچ ۱۹۲۷ء کو ختم ہونے والی تھی طے کیا گیا، ٹیرف بورڈ نے ۱۹۲۶ء میں صنعت کی

حالت کا بغور مطالعہ کیا، اور سفارش کی کہ مزید سات سال کی مدت کے لیے
بعض شرائط کے تابع تامین میں توسیع کی جائے اور وہ اس طرح کہ پیدائش ۲۹
پر مالی امداد کے طریقے کے بجائے زائد محصول درآمد کی شکل میں صنعت
کو تامین دی جائے، کیونکہ اول الذکر طریق کا سات سال تک برقرار
رکھنا بہت زیادہ مصارف کا باعث تھا۔ یہ بھی سفارش کی گئی کہ
اس مدت کے اختتام پر مکرر تحقیق کی جائے کہ آیندہ کس قدر اور کس قسم
کی تامین درکار ہوگی۔[1] چنانچہ ایک مسودۂ قانون مجلس قانون ساز کے
اجلاس منعقدۂ دہلی ۱۹۲۷ء میں پیش ہوا اور یکم اپریل ۱۹۲۷ء کو نافذ
ہوا۔ اس کی رو سے یہ قرار پایا کہ بعض آہنی و فولادی اشیا پر مختلف شرحوں
سے محصول عائد کیا جائے جس کا طریقہ یہ ہو کہ برطانوی آہنی مصنوعات پر
ایک معیاری شرح محصول اور غیر برطانوی سامان پر اس کے سوا زائد شرح
محصول مقرر کی جائے۔ مجلس قانون ساز میں معیاری اور غیر معیاری فولاد
کی تفریق کے مسئلے پر بہت ہرگرم مباحثہ ہوا، حقیقت میں اس سے
برطانوی اور دوسرے یورپی فولاد میں تفریق پیدا کرنا مقصود تھا۔ حکومت
نے بورڈ سے اتفاق کرتے ہوئے یہ خیال ظاہر کیا کہ یہ تفریق اس لیے ضروری
تھی کہ صارفوں کی مختلف جماعتوں پر محصول کا بار کم و بیش مساوی طور پر
تقسیم کیا جا سکے اور تامین کی بنیاد مستحکم ہو جائے۔ مخالف جماعت کو
یہ شبہہ ہوا کہ مسودۂ قانون میں برطانوی فولاد کی ترجیح کا اصول مضمر ہے
جس سے ان کو اختلاف تھا۔

ٹیرف بورڈ نے صنعت فولاد کی دستوری تحقیق ختم کرنے کے بعد
اپنی دوسری رپورٹ جون ۱۹۲۷ء میں پیش کی۔ مارچ ۱۹۲۷ء میں
حکومت نے مجلس قانون ساز میں مسودۂ قانون تامین فولاد پیش کیا،

---

[1] دیکھو ٹیرف بورڈ کی رپورٹ صنعت فولاد کی تامین کی توسیع کی بابت شائع شدہ ۱۹۲۶ء، فقرہ ۱۶۷۔

تاکہ بورڈ کی رپورٹ کے متعلق اپنے فیصلوں کو عملی جامہ پہنائے۔ چنانچہ
یہ مسودہ "قانون تامین صنعت فولاد بابت ۱۹۲۸ء" کی صورت میں
منظور ہوگیا۔

۲۰۔ صنعت فولاد و آہن کے متعلق حال کے بعض تامینی آئین۔

انڈین اسٹیل وائر پروڈکٹس لمیٹڈ واقع ٹاٹانگر کی درخواست
پر "۱۹۳۲ء سے تار اور تار کی کیلوں کے تامینی قانون
بابت ۱۹۳۲ء" کی رو سے جو ٹیرف بورڈ کی سفارش
پر ۵ مارچ ۱۹۳۲ء کو منظور ہوا' تامین کو بحال
کیا گیا۔ تار اور تار کی کیلوں پر ۴۵ روپے فی ٹن
تامینی محصول صرف ۳۱ مارچ ۱۹۳۴ء تک
اس لیے عائد کیا گیا کہ اس کی توقع تھی کہ کارخانہ جلد اپنے لیے خام
مال کی رسد فراہم کرلے گا۔ ہندوستانی محصول کا ترمیمی قانون بابت
۱۹۳۲ء یعنی اوٹاوا کا معاہدہ یکم جنوری ۱۹۳۳ء کو نافذ ہوا۔ اس کے
بموجب وہ تمام تبدیلیاں عمل میں آئیں جو حکومت ہند اور حکومت
برطانیہ کے باہمی تجارتی معاہدے کی وجہ سے ضروری ہوگئی تھیں۔
یہ معاہدہ اوٹاوا کانفرنس میں ہوا تھا جو جولائی اور اگست ۱۹۳۲ء
میں منعقد ہوئی۔ اس کے علاوہ ترمیم کی ضرورت اس وجہ سے
ہوئی کہ ستمبر ۱۹۳۲ء میں لوہے اور فولاد کے متعلق بھی ایک ذیلی معاہدہ
ہوا تھا۔ آہنی و فولادی سامان میں ترجیح صرف ان اشیا کو دی گئی صنف
جو تامینی محصولوں کے تابع نہ تھیں' اور کلوں میں صرف ان اشیا
کو ترجیح دی گئی جن پر محض محاصل کی خاطر ۲۵ فی صد محصول بلحاظ قیمت
ادا کیا جاتا تھا اور ان اشیا کو ترجیح نہیں دی گئی جن پر زراعت اور
صنعتوں کے مفاد کی خاطر محصول معاف رکھا گیا تھا جو صرف ۱۰
فی صد عارضی محصول بلحاظ قیمت کے تابع تھیں۔ ذیلی معاہدے کی رو
سے جستی چادروں کے ہندوستانی محصول درآمد میں حسب ذیل ترمیم کی گئی:

ہندوستانی چادری سلاخ سے سلطنت متحدہ میں تیار کردہ چادر پر بحساب ۳۰ روپے فی ٹن؛ دوسرے ملک کی چادری سلاخ سے سلطنت متحدہ میں تیار کردہ چادر پر بحساب ۵۳ روپے فی ٹن؛ ۱۴ روپے فی ٹن ایسی چادر پر جو سلطنت متحدہ میں تیار کی گئی ہو۔ ۱۹۲۷ء کے ایکٹ اور ۱۹۳۲ء کے دو ایکٹوں کی رو سے عائد کردہ تامینی محصولوں کے عمل درآمد کی مدت میں ۳۱ اکتوبر ۱۹۳۴ء تک توسیع کی گئی۔ اس اثنا میں ۱۹۲۳ء کے قانون تامین صنعت فولاد کے مطابق تامین کی تجدید کرنے کے کل مسئلے کو ٹیرف بورڈ نے جانچا۔ بورڈ نے جن تامینی تدابیر کی سفارش کی ان کو قانون محاصل آہن و فولاد بابت ۱۹۳۴ء کے تحت یکم نومبر ۱۹۳۴ء سے عملی جامہ پہنایا گیا۔ چونکہ بورڈ کی سفارشوں کے مطابق بعض اہم چیزوں کے محصول درآمد کی شرح میں معتدبہ کمی واقع ہوتی اور نتیجے کے طور پر کرور گیری کی آمدنی گھٹ جاتی لہٰذا آمدنی بڑھانے کی غرض سے برطانوی ہند میں فولادی کندوں کی تیاری پر ۴ روپے فی ٹن چنگی اور اس کے جواب میں فولادی کندوں کی درآمد پر مساوی کرور گیری عائد کرنا ضروری ہوگیا۔ جن اشیا کے لیے بورڈ نے تامین کی سفارش نہیں کی تھی اور جو باغراض آمدنی محصول بہ حساب قیمت کے تابع تھیں ان کی حد تک یہ جوابی محصول بدل کے طور پر عائد کیا جاسکتا تھا۔

ہم اس عام پالیسی کو بحیثیت مجموعی بہ نظر پسندیدگی دیکھ سکتے ہیں جو ۱۹۲۴ء سے صنعت آہن و فولاد کے بارے میں اختیار کی گئی۔ گو یہ صحیح ہے کہ حکومت کی بروقت مداخلت کے بغیر صنعت، اس مسابقت کی زد سے جانبر نہ ہوسکتی تھی جو زمانۂ بعد از جنگ میں اس پر پڑی۔ تاہم ۱۹۲۴ء اور ۱۹۲۷ء کے مابین دی ہوئی تامین پوری طرح کافی نہ تھی چنانچہ ٹاٹا اسٹیل کمپنی اپنے اخراجات بمشکل نکال سکتی تھی لیکن بعض ناموافق حالات کے باوجود، صنعت نے قابل لحاظ ترقی کی، جیسا کہ حسب ذیل امور سے ظاہر ہوتا ہے: ۔ ''پیداوار بڑھ گئی، مزدوروں

کی کارکردگی میں ترقی ہوئی' بیرونی مزدوروں کی تعداد میں تخفیف ہوگئی' کارخانوں کے مصارف بڑی حد تک گھٹ گئے' اور مزدوروں کے حالات میں' خاص کر اجرتوں' رہنے کے مکانوں اور زندگی کی دوسری آسائشوں میں قابل لحاظ اصلاح اور ترقی ہوگئی[1]۔ سنہ ۱۹۳۴ء میں جو تامینی تدابیر اختیار کی گئی تھیں ان کی تجدید کرکے تامین کا سلسلہ سنہ ۱۹۴۱ء تک قائم رکھنے کا فیصلہ ان حالات میں کافی حق بجانب تھا۔

ص ۵۱

۲۱۔ دباغت اور چرمی صنعتیں[2]۔ ہندوستان میں کھالوں اور چمڑوں کی بہت بڑی رسد موجود ہے۔ گائے کا چرسا جس کو "ایسٹ انڈیا کپس"[3] کے نام سے موسوم کیا جاتا ہے بکری کی کھال' بھینس کا چرسا' اور بھیڑ کی کھال' وغیرہ کو ہندوستانی زراعت کی ذیلی پیداوار خیال کیا جاسکتا ہے۔ جنگ عظیم سے پیشتر' ہندوستان' کھالیں خاص کر آسٹریلیا اور جرمنی کو' کثیر مقدار میں برآمد کرتا تھا؛ چنانچہ سنہ ۱۹۱۳ء میں ان کی قیمت کا اندازہ ۷ء۱۱ کروڑ روپے کیا گیا تھا۔ اس سال خام کھالیں جن کی قیمت ۴ء۳ کروڑ روپے تھی زیادہ تر ریاستہائے متحدہ امریکہ کو برآمد کی گئیں۔ غرض غیر ممالک میں یہاں کے چمڑے کی بکثرت

---

[1] دیکھو ایچ۔ ایل۔ ڈے' کا مضمون موسوم بہ "صنعت فولاد کی تامین از سنہ ۱۹۲۴ء تا سنہ ۱۹۲۷ء" "انڈین جرنل آف اکنامکس" بابت جولائی سنہ ۱۹۲۸ء میں۔

[2] ابواب چرم کی تحقیقاتی کمیٹی ہندوستان کے لیے اس صنعت کی مالیت اور قدر وقیمت کا اندازہ بحیثیت مجموعی (جس میں خام چرم' تجارت چرم' دباغت چرم اور ملحقہ اور متعلقہ صنائع شامل ہیں) تقریباً ۴۰ تا ۵۰ کروڑ روپے کرتی ہے۔ یہ صنعت کافی آدمیوں کے لیے روزگار مہیا کرتی ہے اور ہندوستان کے پست طبقے کے لاکھوں نفوس کی معاشی خوشحالی اس پر منحصر ہے۔ دیکھو ابواب چرم کی تحقیقاتی کمیٹی کی رپورٹ شائع شدہ سنہ ۱۹۳۰ء' فقرہ (۵۱)۔

[3] East India Kips.

مانگ تھی اور اعلیٰ قیمتیں ادا کی جاتی تھیں۔ جنگ عظیم کی وجہ سے ہندوستان کی دباغت کی صنعت اور کھالوں اور چمڑوں کی برآمدی تجارت میں اہم تغیرات ہوئے کیونکہ غنیم ممالک کے بازاروں سے تجارت کا سلسلہ ٹوٹ گیا تھا اور دوسری طرف حکومت نے اس صنعت کو اپنی نگرانی میں لے لیا تھا۔

ملک میں مدتِ دراز سے دیسی دباغت کی بہت بڑی صنعت موجود ہے جس میں مقامی طور پر دستیاب ہونے والا دباغتی مسالہ چمڑے کو سکھانے اور دباغت کرنے کے لیے استعمال کیا جاتا ہے۔ اسی طرح جو چمڑا تیار ہوتا ہے اس سے گھٹیا قسم کے چرم کی مقامی طلب کو پورا کیا جاتا ہے۔ لیکن یورپ میں دباغت کے طریقے بالکل بدل گئے ہیں۔ چنانچہ ہندوستان میں ان طریقوں کو ابتداءً فوجی حکام نے رائج کیا۔ غرض یہ تھی کہ گھوڑوں کے ساز اور دوسرے فوجی ضروریات کے لیے اعلیٰ درجے کا چمڑا تیار کیا جائے۔ چنانچہ اسلحہ خانوں کے ساتھ ساتھ عام طور پر دباغت کے کارخانے بھی قائم ہوئے۔ ۱۸۶۰ء میں اس صنعت کی ترقی کے سلسلے میں ایک اور قدم بڑھایا گیا جبکہ کانپور میں ایک کارخانہ بنام گورنمنٹ ہارنیس اینڈ سیڈلری فیکٹری کھولا گیا۔ اس کی تھوڑی ہی مدت بعد مسرز آلن اینڈ کوپر نے فوجی بوٹ اور ساز و سامان کا کارخانہ قائم کیا، جس کو ابتدا میں معتدبہ مالی امداد حکومت سے ملتی رہی۔ "کانپور میں تجارت چرم کو ترقی دینے کی ساعی کو نمایاں کامیابی حاصل ہوئی؛ اور جنگ عظیم کے شروع ہونے تک جتنی فیکٹریاں وجود میں آئیں، اگرچہ ان کا انحصار فرمائشوں کے لیے فوج پر تھا لیکن وہ محکمۂ فوج کے لازمے میں داخل نہ تھیں"[1] آدم جی پیر بھائی نے دی ویسٹرن انڈیا آرمی اینڈ ایکوپ منٹ فیکٹری بمبئی میں بمقام سیان

[1] دیکھو صنعتی کمیشن کی رپورٹ، ضمیمہ جات صفحہ ۵۷۔

قائم کی۔ مختلف مقامات پر چند اور فیکٹریاں کھولی گئیں جہاں چمڑے کا سامان تیار کرنے کی کوشش کی گئی۔ اگرچہ یورپ کے دباغت خانوں اور چرم سازی کی فیکٹریوں میں کلوں کا استعمال بہت زیادہ ہے لیکن حال حال تک ہندوستانی دباغت کے کارخانوں میں ان کا استعمال بالکل نہ تھا۔
ص ۵۲ البتہ کانپور اور سیان کے کارخانے اور مدراس کا دباغت خانہ اس سے مستثنیٰ تھے۔ انھی کارخانوں میں وہ تمام نیم پختہ چمڑا اور کھالیں تیار کی جاتی تھیں جن کو ملک کی برآمدی تجارت میں خاصی اہمیت حاصل ہے۔ جنگ عظیم سے پیشتر دباغت کردہ کھالوں اور چمڑوں کی برآمدی تجارت کا بیشتر حصہ جنوبی ہند تک محدود تھا، کیونکہ یہاں ایک پودا موسوم بہ (Cassia auriculata) جسے بمبئی میں "ترواڑ" اور مدراس میں "اوارم" کہتے ہیں، دستیاب ہوتا ہے اور اس کی چھال دباغت میں کام آتی ہے۔ مدراس میں دوسرے صوبوں کے مقابلے میں سب سے زیادہ دباغت کے کارخانے موجود ہیں۔

۲۲۔ جنگ عظیم کے اثرات دباغت اور چرم کی صنعت پر۔

جنگ عظیم کے زمانے میں دباغت اور چرم کی صنعت میں بہت بڑا انقلاب واقع ہوا۔ ہندوستانی مجلس اسلحہ نے اپنی کوششیں چرم کی ان قسموں کی پیداوار بڑھانے اور منظم کرنے میں صرف کیں جو جنگی سامان کی حیثیت سے خاص اہمیت رکھتی ہیں۔ اہم ترین ترقی نیم دباغت یافتہ گائے کے چمڑے کے متعلق تھی جو مدراس اور بمبئی کے دباغت خانوں میں تیار ہوتے تھے اور ایسٹ انڈیا کپس[۲] کہلاتے تھے۔ اس چمڑے کی اہمیت فوجی بوٹ کی ابریاں (Uppers) تیار کرنے کے لیے جنگ کے زمانے میں محسوس کی گئی۔[۱]

[۱] دیکھو میتھسن کی کتاب محولہ سابق باب (۶)۔

[۲] East India Kips.-

چنانچہ حکومت نے اس کی تجارت کو کاملاً اپنے ہاتھ میں لے لیا اور ہندوستان کی کل پیداوار برطانوی محکمۂ جنگ کو براہ راست برآمد کرنے کی غرض سے خریدنے لگی۔ سنہ ۱۹۱۳ء میں دباغت کردہ چرم ۱۹۴۷۶۳ ہنڈرڈ ویٹ بہ قیمت ۵.۷۵ کروڑ روپے اور سنہ ۱۹۱۷-۱۸ء میں ۴۷۶۱۶۷ ہنڈرڈ ویٹ بہ قیمت ۱۶.۸۴ کروڑ روپے برآمد کیا گیا۔ جنگ عظیم کے زمانے میں ہندوستانی دباغت کے کارخانوں نے "ایسٹ انڈیا کپس" کی برآمد کے علاوہ نہ صرف اس فوج کے لیے جو ہندوستان میں تھی بلکہ مہماتی فوج کے لیے ہر قسم کا چرمی ساز و سامان اور جوتوں کی کثیر تعداد تیار کی۔ اس طرح حکومت نے مجلس اسلحہ کے زیر نگرانی صنعت دباغی کو بہت ترقی دی؛ چنانچہ جنگ عظیم سے پہلے کے مقابلے میں جنگ عظیم کے اختتام پر سالانہ تیار کردہ بوٹ شوز کی تعداد ۲۰ گنا زیادہ تھی۔ صدر اقتضائے تقدم[1] کے طریق کے تحت مجلس اسلحہ نے بعض قسم کی چرمی اشیا کو جو سابق میں باہر سے درآمد کی جاتی تھیں، ہندوستان ہی میں تیار کرانے کی کوشش کی؛ مثلاً بیلن کی چرمی پٹیاں، پٹے اور تسمے جن کی کپڑے کی گرنیوں میں ضرورت ہوتی تھی[2]۔

دباغت میں کرومی طریقہ اختیار کرنے سے اعلیٰ درجے کا چرم تیار ہو سکتا ہے، لیکن ہندوستان میں اس کی ترقی کی رفتار بہت سست رہی ہے، حالانکہ امریکا میں سنہ ۱۸۹۵ء تک یہ طریقہ بخوبی ترقی پا چکا تھا۔ ابتداءً حکومت مدراس نے کرومی دباغت کا سنہ ۱۹۰۳ء تا سنہ ۱۹۱۱ء تجربہ کیا اور اس طرح یہ ثابت کر دیا کہ یہ طریقہ ہندوستان میں بھی کامیاب ہو سکتا ہے۔ لیکن یہ امر قابل افسوس ہے کہ حکومت کو شمالی ہند اور مدراس کے ایوان ہائے تجارت کے احتجاج کی وجہ سے

---

[1] Priority Certificates.

[2] دیکھو انڈسٹریل ہینڈ بک (Industrial Hand book.) صفحہ ۱۲۰ تا ۱۲۸۔

اس فیکٹری کو فروخت کردینا پڑا۔ ان کی شکایت یہ تھی کہ خانگی تجارت میں حکومت مداخلت کر رہی تھی۔ جنگ عظیم کے چھڑ جانے پر ترقی کی رفتار بہت تیز ہوگئی؛ اور ہندوستانی کرومی چرم کو برطانیۂ عظمیٰ میں نفع بخش بازار مل گیا۔ ہندوستان میں کرومی دباغت کی ترقی کے سلسلے میں بہت سی دقتیں ہیں مثلاً اعلیٰ درجے کے نئے طریقوں کے اختیار کرنے کی ضرورت ہے جن کے لیے کیمیائی معلومات اور بیش خرچ میکانی ساز و سامان درکار ہے۔ ہندوستان کی گائے اور بکری کے چمڑوں کا بہت بڑا حصہ اس قسم کے کام کے لیے نہایت موزوں ہے، اور ماہر دباغ کی رہنمائی اور نگرانی کے تحت بہت کچھ اصلاح و ترقی کی توقع کی جا سکتی ہے؛ چنانچہ حکومت نے صنعت دباغی کی ترقی کے لیے ایک ماہر دباغ کی خدمات حاصل کرلی ہیں۔ صـ۵۳

۳۴۔ صنعت دباغی کی تامین۔ ۱۹۱۹ء میں قانون محصول ہند بابت ۱۸۹۴ء میں ترمیم کردی گئی: چنانچہ چمڑوں اور کھالوں کی برآمد پر ۱۵ فیصد محصول عائد کیا گیا، اور سلطنت برطانیہ کے دوسرے علاقوں میں دباغت کے لیے برآمد ہونے والے چمڑوں پر دس فی صد محصول معاف کیا گیا، یہ محصول، ہندوستانی صنعت دباغی کی تامین کی غرض سے عائد کیا گیا تھا جس کو جنگ عظیم کے زمانے میں سرکاری سرپرستی کی وجہ سے خاص فروغ ہو گیا تھا، لیکن یہ ترقی زیادہ عرصے تک قائم نہیں رہ سکتی تھی کیونکہ جنگی ساز و سامان کی پہلے کی سی ضرورت باقی نہیں رہی تھی۔ ایسی صورت میں امداد کا کوئی دوسرا طریقہ ضروری تھا۔ چونکہ ہندوستان کے دباغت کے کارخانے ملک کے چرموں اور کھالوں کی مجموعی رسد کے صرف بہت ہی قلیل جزو کو کام میں لا سکتے تھے اس لیے سلطنت برطانیہ کے اندر ہی دباغی کو فروغ دینے کی غرض سے تخفیف محصول کی حمایت کی گئی تاکہ ہندوستانی کھالوں کی جرمنی میں دباغت کو روک کر سلطنت برطانیہ کی طرف اس کا رخ پھیر دیا جائے۔

لیکن یہ تجربہ ان دونوں مقاصد میں سے کسی ایک کو بھی حاصل کرنے میں کامیاب نہیں ہوا۔ ہندوستانی صنعت دباغی کو ویسی کامیابی نہیں ہوئی جیسی کہ توقع تھی۔ ہندوستان سے چرموں کی برآمد جنگ سے پہلے کے مقابلے میں نصف رہ گئی اور تجارت کا بیشتر حصہ پھر جرمنی منتقل ہو گیا۔ مالی کمیشن نے محصول کو اس بنیاد پر اصولاً غلط قرار دیا کہ اگر تامین کی واقعی ضرورت تھی تو اس کو محصول برآمد کی بجائے محصول درآمد کے ذریعے سے دینا چاہئے تھا۔ حکومت ہند نے محصول کی خرابیوں سے متاثر ہو کر شرح کو ۵ فی صد تک گھٹا دیا' اور دس فی صد کی رعایت کو بھی ۱۹۲۳ء میں منسوخ کر دیا۔ پانچ فی صد محصول باقی رکھنے کو آمدنی کی ضرورت کی بنیاد پر حق بجانب قرار دیا گیا لیکن محصول کی تحقیقاتی کمیٹی نے بہ کثرت آرا مالی کمیشن سے اتفاق کرتے ہوئے اس قلیل محصول کو بھی جلد منسوخ کرنے کا مشورہ دیا۔ ڈاکٹر آر۔ پی۔ پرانجپئی اور سردار جوگیندر اسنگھ نے یہ خیال ظاہر کیا کہ گزشتہ چند سالوں کا تجربہ جنگ عظیم کے غیر معمولی حالات کے باعث بھروسے کے قابل نہ تھا اور ہندوستانی صنعت دباغی کو مستقل طور پر تامین دیتے اور محصول برآمد کو باقی رکھنے کی سفارش کی۔ لیکن محصول کی تحقیقاتی کمیٹی نے صرف چمڑے پر محصول کو قائم رکھنے کی سفارش کی اس لیے کہ عالمی بازار میں اس کو اچھی خاصی شہرت حاصل تھی اور اس پر محصول کا نقصان رساں
اثر نہ پڑتا تھا۔ اس بنا پر رکن مالیہ نے مسودۂ قانون مالیہ بابت ۱۹۲۷ء ص ۵۴
میں خام چمڑے پر پانچ فی صد محصول برآمد کو منسوخ کرنے کی تجویز پیش کی۔ لیکن مجلس قانون ساز نے اس تجویز کو نامنظور کیا جس سے برآمد کرنے والوں کو سخت مایوسی ہوئی۔ مجلس نے یہ رائے ظاہر کی کہ اس تجویز کو منظور کرنے سے ہندوستانی صنعت دباغی کے اغراض متاثر ہوں گے۔

حکومت ہند نے ستمبر ۱۹۲۹ء میں دو چرسے کے ابواب کی

تحقیقاتی کمیٹی" مقرر کی تاکہ وہ اس امر کی تحقیقات کرکے رپورٹ پیش کرے کہ چرم اور خام کھالوں کی برآمد پر ابواب عائد کرنا کس حد تک مناسب تھا اور ہندوستانی مرکزی کیا اس کمیٹی کے نمونے پر ایک کمیٹی بنائے جو بحیثیت مجموعی صنعت کے مفاد کے لیے ان ابواب کا انتظام کرے۔ اگرچہ حکومت کی قرارداد میں تحقیقاتی کمیٹی کے تقرر کا اعلان کرتے وقت یہ خیال ظاہر کیا گیا تھا کہ مشکلات کا اطمینان بخش حل یہی ہوسکتا ہے کہ محصول برآمد کی بجائے ابواب برآمد عائد کیے جائیں پھر بھی کمیٹی نے یہ خیال ظاہر کیا (جس سے صرف ایک رکن مسٹر ای۔ ال پرائس کو اختلاف تھا) کہ محصول برآمد کے مسئلے پر غور کرنے کے لیے اس کو خاص طور سے ہدایت نہیں کی گئی تھی اور یہ کہ اس کے بارے میں ارکان کے خیالات مختلف تھے۔ کمیٹی نے یہ سفارش پیش کی کہ چرسے اور خام کھال کی برآمد پر ایک فی صد ابواب بلحاظ قیمت عائد کیا جائے اور اس کی آمدنی کو خام مال، دباغی اور متعلقہ صنعتوں کی اصلاح و ترقی پر صرف کیا جائے ابواب فنڈ کا انتظام ایک کمیٹی بنام "ابواب کمیٹی" کے سپرد کیا جانے والا تھا جس میں چرم فراہم کرنے والوں، سوداگروں، خام مال بھیجنے والوں صنعت دباغی، انجمن ہائے امداد باہمی اور دیسی ریاستوں کے نمایندے اور چند سرکاری عہدہ دار شامل ہوں۔ یہ تجویز پیش کی گئی کہ محصول برآمد کے جداگانہ مسئلے پر فیصلہ ہونے تک خام مال کے کل محصول کو حسب حال برقرار رکھا جائے[۱]۔

چرسے کے ۵ فی صد محصول برآمد کو ۱۹۳۴ء کے قانون مالیہ (Finance Act) کے بموجب اس وجہ سے منسوخ کردیا گیا کہ جرمنی سے چرسے کی جو برآمدی تجارت ہو رہی تھی اس میں کمی ہوگئی تھی تو

---

[۱] دیکھو چرسے کے ابواب کی تحقیقاتی کمیٹی کی رپورٹ (۱۹۳۰ء) فقرہ ۱۱۲، ۱۱۸، ۱۲۲، ۱۲۶، ۱۲۷۔

دوسری طرف خام چمڑے کے محصول برآمد کو ۱۹۳۵ء کے قانون مالیہ کی رو سے اس غرض سے منسوخ کیا گیا کہ ہندوستان کی تجارت برآمد کو پھر ترقی دینے میں مدد دی جائے (اس سلسلے میں دیکھئے باب ۱۱)۔

کلیدی صنعت ہونے کی حیثیت سے ہندوستانی صنعت دباغی و چرم سازی کی تائین کے مطالبات اس بات کے مستحق ہیں کہ ان پر باحتیاط غور و خوض کیا جائے۔ لیکن تائین کے ساتھ ساتھ داخلی اصلاح و ترقی کی بھی ابھی بہت کچھ گنجایش موجود ہے اس لیے کہ اصل وقت جس کا صنعت کو مقابلہ کرنا ہے انتظام اور مہارت کی کمی ہے لیکن کچھ سال ادھر سے دو چیزوں نے ہندوستان میں صنعت دباغی کو ترقی دینے میں اہم حصہ لیا۔ ایک تو یہ کہ چرم کا صرف خاص کر کفش سازی پانی کی مشک اور گھوڑے کے ساز وغیرہ کے لیے نمایاں طور پر بڑھ گیا ہے۔ دوسرے یہ کہ مرکزی یورپ میں گوشت کی مانگ بڑھ جانے کی وجہ سے ملک کے اندر چرسے کی بہت بڑی رسد اتنی کم قیمتوں پر دستیاب ہو رہی ہے کہ ہندوستانی چرسے کی برآمد کی بہت کم ترغیب ہوتی ہے۔ ایسی حالت میں ہندوستانی دباغوں کو موقع ہے کہ نہ صرف اپنے کام کے لیے عمدہ چمڑوں کا انتخاب کرلیں بلکہ یورپ کی قیمتوں کے مقابلے میں زیادہ قیمت بھی ادا کرسکیں۔ ص۵۵

۴۲۔ کیمیائی اشیا کی صنعتیں۔

"کسی جدید سلطنت میں کیمیائی اشیا کی صنعتوں کو ایسے پیمانے پر ترقی دینے کے لیے کہ وہ ملک کی معاشی زندگی میں ایک اہم عنصر بن جائیں (جیسا کہ وہ انگلستان جرمنی اور امریکا میں ہیں) اس بات کی ضرورت ہے کہ بعض لوازم کافی ارزاں مہیا کیے جائیں۔ سب سے اہم لوازم کیمیائی اشیا خاص کر گندھک کا ترشہ، ہائیڈروکلورک ترشہ، چونا، کاسٹک، سوڈا، سوڈیم کاربونیٹ، نائٹرک ترشہ وغیرہ ہیں۔ اس کو نہ صرف ملکی خام مال سے دوسری کیمیائی اشیا کی تیاری میں

استعمال کیا جاتا ہے بلکہ مختلف قسم کی قدرتی پیداوار یا اس کی ذیلی پیداوار کے صاف کرنے کے لیے بھی۔ چنانچہ منجمد اور معدنی روغنوں کو صاف کرنے کے لیے گندھک کے ترشے اور الکلی کی ضرورت کثیر مقدار میں ہوتی ہے۔ دوسرے دو لوازم یہ ہیں:-

(۱) ایندھن، قوت پیدا کرنے، دھاتوں کو پگھلانے اور دوسرے کاموں کے لیے: اور (۲) کیمیائی مشنری[1]۔

گو جنگ عظیم نے اکثر کیمیائی صنعتوں کو کافی حد تک ترقی دی لیکن ہندوستان کا انحصار اب بھی بڑی حد تک غیر ملکی کیمیائی اشیا ہی پر ہے۔ چنانچہ یہاں ۱۹۲۴ء تا ۱۹۲۵ء میں ۲ کروڑ ۹۲ لاکھ روپے کی مالیت کی کیمیائی اشیا درآمد کی گئیں جس کے مقابلے میں جنگ سے پہلے کا اوسط صرف ۹۰ لاکھ روپے تھا۔ لیکن چونکہ ہندوستان میں یہ اشیا بہت سی قسموں کی اور ہر قسم مقابلۃً قلیل مقدار میں استعمال ہوتی ہے اس لیے مقامی صناعوں نے ان کی حالت کے تحت اپنی توجہ چند بھاری کیمیائی اشیا مثلاً گندھک کا ترشہ اور ہیڈروکلورک ترشے اور نائٹرک ترشوں کی تیاری تک محدود رکھی جن کی مانگ بہت زیادہ ہے اور جن کے حق میں بحری نقل و حمل کے بھاری کرائے نے تائین کا کام کیا۔ لیکن چونکہ گندھک کے ترشے سے اخذ کردہ نمکوں کی حد تک یہ تائین موجود نہیں ہے اس لیے ان کی بڑے پیمانے پر تیاری میں رکاوٹ پیدا ہوگئی ہے۔ معمولی عرقیات اور ادویات بھی چھوٹے پیمانے پر تیار کئے جاتے ہیں۔ جنگ عظیم کے اختتام کے بعد سے کیمیائی صنعتوں میں معقول ترقی رونما ہوئی ہے۔

ہندوستان کے ذرائع بھاری کیمیائی اشیا کے خام مال کی حد تک کم نہیں ہیں بالشرطیکہ مختلف قسم کی معدنی کچ دھاتوں سے مناسب طریقے پر

---

[1] دیکھو کتاب موسومہ بہ "(Industrial Hand book)" صفحہ ۵۵۔

کام لیا جائے۔ ہندوستان کی مختلف النوع معدنی دولت مثلاً سلفائیڈ اورس، شورہ، پھٹکری، زاجی نمکوں، چونے کے کنکر میگنیشیم وغیرہ کا ذکر کیا جاچکا ہے۔ گندھک کے ترشے کی تیاری میں نمایاں کامیابی حاصل ہوچکی ہے۔ یہ ترشہ کل کیمیائی صنعتوں کے لیے اہم ترین کلیدی صنعت ہے، حتیٰ کہ اس کی تیاری کو کسی ملک کے تمول کے جانچنے کا معیار قرار دیا جاتا ہے۔ گندھک کے ترشے کی مانگ خاص کر جنگ عظیم کے زمانے میں
دھماکو اشیا کے لیے بہت زیادہ تھی۔ یہ صنعت ہندوستان میں قائم صـ ۵۶
ہوچکی ہے لیکن جست تیار کرنے کی غرض سے بمقام سنگ بھوم برما کے جستی مرتکزات (Cocentrates) کو پگھلا کر صاف کرنے کی تجویز سے جو توقع تھی وہ پوری نہیں ہوئی ہے۔ ایسٹرن کیمیکل کمپنی لمیٹڈ بمبئی نے ۱۹۲۸ء میں ٹیرف بورڈ کے سامنے ایک درخواست پیش کی کہ گندھک کے ترشے کی تیاری کے لیے معقول مالی امداد دی جائے۔ موجودہ زمانے میں اس صنعت کو طاقتور یورپی تجارتی اتحادوں کی مسابقت کا سامنا ہے۔ چنانچہ جرمنی اور سلطنت متحدہ سب سے مخدوش حریف ہیں[1]۔ نائٹرک ترشے کی حد تک ملکی پیدائش کو ابھی کافی تصور نہیں کیا جاسکتا۔ ٹیرف بورڈ کے سامنے کیمیائی صنعتوں کے نمایندوں نے یہ بیان کیا کہ ہز مجسٹی کی ٹکسال واقع بمبئی میں دھات صاف کرنے کا نیا کارخانہ قائم کرنے کے لیے سالانہ تقریباً دو سو ٹن نائٹرک ترشے کی ضرورت ہے اور یہ مقدار موجودہ ملکی پیداوار کی دوگنی کے برابر ہے۔ اس صنعت میں بھی سلطنت متحدہ اور جرمنی ہندوستان کے زبردست حریف ہیں پتھر کا کوئلہ جلا کر تاربین اور امونیا جیسی ذیلی پیداوار حاصل کرنے کی غرض سے ایک کارخانہ قائم کیا جاچکا ہے۔

کیمیائی صنعتوں کے لیے دوسرے لوازم ایندھن اور مشنیری ہیں۔

[1] دیکھو ٹیرف بورڈ کی رپورٹ بھاری کیمیائی صنعت کے بارے میں فقرہ ۷۲۔

ایندھن کی صورت حال پر نظر ڈالی جاچکی ہے اور یہ بتایا جاچکا ہے کہ کس طرح ہندوستانی کوئلہ کی کانوں کی تقسیم غیر مساویانہ ہے۔ مثلاً بنگال میں ایندھن کے لیے کوئلہ ارزاں ملتا ہے؛ اسی لیے بنگال بعض کیمیائی صنعتوں کے واسطے مناسب مرکز ہے۔ لیکن جنوبی ہند کی حالت اس کے بالکل برعکس ہے۔ ہندوستان کی برقابی اسکیمیں یورپ اور امریکا کے مانند ترقی یافتہ نہیں ہیں۔ برقی فلزیات اور برقی کیمیائی صنعتوں کو ترقی دینے کی غرض سے ارزاں برقی قوت مہیا کرنے کی مزید کوششیں ضروری ہیں۔ کیمیائی صنعتوں کے لیے جو خاص قسم کی مشنری مطلوب تھی وہ جنگ سے پہلے درآمد کی جاتی تھی، لیکن معمولی مشینیں زیادہ تر ملک ہی میں تیار کی جاسکتی ہیں۔ چنانچہ اس سلسلے میں کام کا آغاز کیا جاچکا ہے۔

۲۵۔ بھاری کیمیائی صنعت کی تامین۔

جولائی ۱۹۲۰ئہ میں یہ مسئلہ ٹیرف بورڈ کے سامنے پیش کیا گیا۔ بورڈ اس نتیجے پر پہنچا کہ تامین کے لیے کیمیائی صنعت کے مطالبات اس اصول پر مبنی تھے کہ اس کو عظیم الشان قومی اہمیت حاصل ہے۔ یہ ایک کلیدی صنعت تھی جس کی پیداوار تقریباً تمام صنعتوں میں استعمال کی جاتی تھی، قومی مدافعت کے لیے ناگزیر تھی، اور صنعتوں اور زراعت میں کیمیائی تحقیق کی اساس تھی۔ اس صنعت نے مالی کمیشن کے مقرر کردہ شرائط کو، کماحقہ پورا کرکے خود کو تامین کا مستحق ثابت کیا تھا۔ اس لیے یہ طے کیا گیا کہ تامین عام طور پر خاص محصولوں کی شکل میں دی جائے۔ ایپسم سالٹ اور زنک کلورائڈ کے لیے جو خاص محصول تجویز کیے گئے تھے وہ بلحاظ قیمت علی الترتیب ۴۴ فی صد اور ۳۴ فی صد تھے۔ دوسری کیمیائی اشیا کے محصول آمدنی کی موجودہ سطح کے برابر تھے۔ نیز یہ قرار پایا کہ سات سال کے بعد جبکہ تامین کی مدت ختم ہو از سر نو تحقیقات کی جائے جیسا کہ صنعت فولاد کے بارے میں	ص۵۷

کیا گیا تھا۔ اسی طرح فاسفیٹ جو مصنوعی کھاد کے طور پر استعمال کیا جاتا ہے اس کی تیاری پر مالی امداد منظور کی جائے۔ بورڈ نے بڑے پیمانے پر کیمیائی صنعت کو ہندوستان میں قائم کرنے کے مدنظر ریلوں کے کرایوں میں کمی کی سفارش کی۔ چونکہ یورپ میں افراط پیدائش تھی اور طاقتور یورپی تجارتی اتحادوں کو قیمتوں پر قابو حاصل تھا اس لیے گورنر جنرل بہ اجلاس کونسل کو یہ اختیار دینا تجویز ہوا کہ اگر انھیں یہ یقین ہو جائے کہ ہندوستان میں کیمیائی اشیا ایسی قیمتوں پر داخل ہو رہی ہیں جن کی وجہ سے تایین کا اثر زائل ہو رہا ہے تو وہ زائد محصول عاید کریں۔[۱] بھاری کیمیائی اشیا کی صنعت کی تایین کا قانون بابت ۱۹۳۱ء بہت تاخیر کے ساتھ یکم اکتوبر ۱۹۳۱ء کو منظور ہوا اور اس کی رو سے ٹیرف بورڈ کی بعض سفارشوں کو عملی جامہ پہنایا گیا۔ اس قانون نے میگنیشیم کلورائیڈ کو معافی کی فہرست سے خارج کردیا اور اس پر اور بعض دوسری بھاری کیمیائی اشیا پر مختلف شرحوں سے تایینی محصول عائد کیے گئے۔ یہ محصول بجز میگنیشیم کلورائیڈ کے تمام کیمیائی اشیا پر ۳۱ مارچ ۱۹۳۳ء تک قائم رکھا گیا اور اس میں حسب ضرورت اضافہ بھی کیا جا سکتا تھا۔ میگنیشیم کلورائیڈ کی تایین کا سلسلہ جاری رکھنے کے مسئلے کو حال ہی میں (دسمبر ۱۹۳۷ء) ٹیرف بورڈ کے سامنے پیش کیا گیا ہے۔

۲۶۔ روغن نکالنے کی صنعت

یہاں روغن نکالنے کی صنعت کا بھی کچھ تذکرہ مناسب معلوم ہوتا ہے۔ گو ہندوستان میں مختلف قسم کے روغن دار تخم پیدا ہوتے ہیں لیکن ان کی بہت بڑی مقدار برآمد کردی جاتی ہے۔ اور صاف شدہ تیلوں اور روغن دار

۱۔ دیکھو ٹیرف بورڈ کی رپورٹ بھاری کیمیائی اشیا کی صنعت کے بارے میں، فقرہ ۱۲۲ اور ۱۳۷۔

تخم کی کھلی کی صنعت کو خاطر خواہ فروغ نہیں ہوا ہے۔ یورپ اور امریکا میں عمدہ اور جدید وضع کی مشینوں اور طریقوں سے کام لیا جارہا ہے لیکن ہندوستان میں ابھی تک زیادہ تر بیل اور گھانی کے دقیانوسی طریقے سے تیل نکالا جاتا ہے جس کا نتیجہ یہ ہوتا ہے کہ کھلی میں روغن کا بڑا حصہ باقی رہ جاتا ہے اور مویشی کی خوراک یا کھاد کے طور پر کھلی کو فائدہ مند طریقے پر استعمال نہیں کیا جاسکتا۔ اس کے علاوہ روغن بالعموم بہت میلا اور غیر صاف شدہ ہوتا ہے اور اس کی قیمت بھی اچھی وصول نہیں ہوتی۔

بھاپ یا دوسری میکانی قوت سے چلنے والی تیل کی گرنیوں کی تعداد خاص کر سرسوں ارنڈی اور مونگ پھلی کے تیلوں کی حد تک پچھ سال ادھر سے بہت بڑھ گئی ہے۔ ہندوستان میں روغن نکالنے کی صنعت کو بہت سی مشکلات کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔ ایک تو یہ کہ اکثر ملکوں میں روغن دار تخموں کی درآمد پر کوئی محصول نہیں لگایا جاتا۔ اس کے برخلاف ان سے تیار کی ہوئی مصنوعات پر محصول لگایا جاتا ہے۔ دوسرے یہ کہ روغن یا کھلی کے مقابلے میں تخموں کے لیے ریل کا کرایہ بہت کم ہے۔ اس کے علاوہ ہندوستانی کسان مشین سے تیار کی ہوئی کھلی کو مویشی کی غذا یا زرعی کھاد کے طور پر استعمال کرنا پسند نہیں کرتا۔ آخر میں یہ کہ موجودہ زمانے میں ہندوستان میں اس تمام کھلی یا چونی کی کھپت نہیں ہوسکتی جو پودوں کی کھاد اور جانوروں کی غذا کے لیے تیار کی جاتی ہے حالانکہ اس کے اغراض کے لیے یہ ضروری ہے کہ وہ ان چیزوں کو زیادہ سے زیادہ استعمال کرے۔ چنانچہ ہندوستان کے لیے یہ اصول نامناسب ہی نہیں بلکہ غیر معاشی ہے کہ خود روغن اور روغنی کھلی تیار کرنے کی بجائے اپنے روغن دار تخموں کو برآمد کرے۔ تخموں کی برآمد کی وجہ سے ہندوستانی صناع نفع سے اور زراعت مویشی کی بیش بہا غذا اور کھاد سے محروم ہوجاتی ہے۔ اس کے علاوہ صـ۵۵

نباتی تیل کئی اہم کاموں میں استعمال کئے جاتے ہیں اور کسی مہذب قوم کی معاشی زندگی میں بہت بڑا حصہ لیتے ہیں - نباتی تیل اور چربی صابن اور گلیسرین کی تیاری کے لیے اور بخت وپز اور تدہین کے کاموں وغیرہ کے لئے ضروری ہیں - جنگ عظیم کے بعد سے ہندوستانی روغن براری کی صنعت کی بڑے پیمانے پر ترقی کو ممکن بنانے کے لیے بہت کچھ توجہ دی گئی ہے - اگر استقلال کے ساتھ صنعت کو مستحکم بنیادوں پر قائم کرنے کی کوشش کی جائے تو کامیابی یقینی ہے۔

۲۷ - کاغذ سازی - موجودہ زمانے میں کل کے ذریعے سے کاغذ بنانے کا آغاز ہندوستاں میں بظاہر ۱۸۷۰ء سے ہوتا ہے جبکہ دریائے ہگلی پر "بالی ملز" قائم ہوئی - ہگلی کا نواح اب بھی اس صنعت کا بڑا مرکز ہے - ٹیٹا گھر پیپر ملز ۱۸۸۲ء میں کھولی گئیں اور ۱۹۰۳ء میں ان میں امپیریل پیپر مل جو ۱۸۹۲ء تا ۱۸۹۴ء میں بمقام کن کنارا قائم تھی، ضم کرلی گئی - بالی ملز نے چند سال تک بظاہر امید افزا طریقے پر کام کرنے کے بعد ۱۹۰۵ء میں اپنا کاروبار بند کردیا - ۱۸۹۲ء سے ۳۰ سال تک کوئی نئی کاغذ کی گرنی ہگلی پر قائم نہیں ہوئی لیکن ۱۹۲۲ء میں انڈین پیپر پلپ کمپنی نے جو ۱۹۱۸ء میں بانس سے گودا اور کاغذ تیار کرنے کی غرض سے قائم ہوئی تھی نے ہٹی مل[1] میں کاغذ سازی شروع کی - شمالی ہند کی کاغذ کی گرنیوں میں قدیم ترین گرنی اپر انڈیا کوپر مل تھی جو لکھنؤ میں ۱۸۷۹ء میں قائم ہوئی تھی - ۱۸۸۵ء میں دکن پیپر مل پونے میں قائم ہوئی اور وہیں اس نے ۱۸۸۷ء میں کام شروع کردیا - موجودہ زمانے میں شمالی ہند کی کاغذ سازی کی گرنی رانی گنج میں واقع ہے - یہ کمپنی بنگال پیپر مل کمپنی کے نام سے ۱۸۸۹ء میں

لہ (Naihati Mills)

قائم ہوئی تھی اور اس میں ۱۸۹۱ء سے کام شروع ہوا۔ اس کے علاوہ ہندوستان میں چھوٹے پیمانے کی تین گرنیاں یعنی دو بمبئی میں اور ایک بمقام پونا لور ریاست ٹراونکور میں ہیں۔ ۱۹۲۷ء تا ۱۹۲۸ء میں کرناٹک پیپر ملز نے بمقام راجمندری چاول بھوسہ اور بانس سے کاغذ بنانے کا کام شروع کیا۔ پنجاب پیپر ملز کمپنی نے سہارنپور کے قریب اپنے کارخانے کے لیے، پنجاب میں بھبتر گھاس کے بارے میں بڑی مراعات حاصل کیں۔ ان دو نئی گرنیوں کو چھوڑ کر ٹیرف بورڈ نے یہ اندازہ لگایا کہ قدیم نو گرنیاں ۰۰۰ر۳۲ ٹن سالانہ پیداوار تیار کر سکتی تھیں جو نئی گرنیوں کو شامل کرنے کی صورت میں بڑھ کر ۰۰۰ر۴۲ ٹن ہو سکتی تھی
آسام میں ایک نئی کمپنی قائم ہوئی ہے اور بمقام چیٹاگانگ ایک نیا کارخانہ بانس سے کاغذی گودا تیار کرنے کے لیے کھولا گیا ہے۔ کاغذ کی ہندوستانی پیداوار ۱۹۳۲ء تا ۱۹۳۳ء کے ۰۰۰ر۸۰ ہنڈریڈ ویٹ کے مقابلے میں ۱۹۳۶-۳۷ء میں ۰۰۰ر۱۷۱ ہنڈریڈویٹ ہوئی اس سال ہندوستان میں جملہ گیارہ کاغذ کی گرنیاں تھیں یعنی ۴ بنگال میں، ۴ بمبئی میں اور ۵۶
ایک ایک صوبۂ متحدہ، مدراس اور ٹراونکور میں۔ ٹیرف بورڈ کے اندازے کے بموجب ہندوستان میں کاغذ کے سالانہ صرف کی مجموعی مقدار ۰۰۰ر۱۰۰ ٹن ہوتی ہے جس کے منجملہ موجودہ رفتار سے دیسی کاغذ کی کھپت بازار میں تقریباً ۵۰ ہزار ٹن تک ہوتی ہے۔ اس طرح جب موجودہ گرنیاں پوری قوت کے ساتھ کاغذ تیار کرنے لگیں گی تو وہ کل طلب کا ۲/۳ حصہ مہیا کرنے لگیں گی؛ دوسرے الفاظ میں ہندوستانی گرنیوں کی پیداوار کی طلب ابھی اتنی زیادہ نہیں ہوئی ہے کہ اس کی وجہ سے صنعت میں کوئی بڑی ترقی ممکن ہو۔ تاوقتیکہ ہندوستان میں اعلیٰ درجے کے اور زیادہ قیمتی کاغذ کی طلب میں کافی اضافہ نہ ہو، کوئی ہندوستانی گرنی یورپی گرنیوں سے مسابقت کرنے کے قابل نہ ہوگی جو اعلیٰ درجے کے کاغذ تیار کرنے میں خاص مہارت رکھتی ہیں۔

ہندوستانی کاغذ ساز کا اساسی خام مسالہ اب تک گھاس رہا ہے جو شمالی ہند میں بافراط پیدا ہوتی ہے اور یورپ کی اسپارٹو (Esparto) گھاس کے مثل ہے۔ ہندوستانی جنگلی درختوں کو کاغذ سازی کے لیے ابھی استعمال نہیں کیا گیا ہے اور گودا یورپ سے درآمد کیا جاتا ہے۔ ارزاں قسم کے کاغذ کے لیے، دھجیاں، سن، جوٹ کا فضلہ اور ردی کاغذ استعمال کیا جاتا ہے۔ انڈین پیپر پلپ کمپنی ہی ایک معروف استثنا ہے جو بانس کے گودے سے کاغذ تیار کرتی ہے۔ سبائی گھاس منتشر گچھوں کی شکل میں اگتی ہے، دوسری قسم کی نباتات سے ملی ہوئی ہوتی ہے اور ناموافق، موسموں سے متاثر ہوتی ہے۔ بانس کی پیداوار فی ایکڑ مختلف قسموں کی گھاس کے مقابلے میں زیادہ ہوتی ہے اور اس کے مصارف پیدائش بھی کم ہوتے ہیں۔ بانس برما، بنگال اور جنوب مغربی ہندوستان میں بآسانی دستیاب ہوتا ہے۔ ہندوستان میں استعمال ہونے والے کاغذ کے بڑے حصے کے لیے بانس کا ریشہ کافی اچھا ہے۔ البتہ کاغذ سازی کے خام مسالے کی حیثیت سے بانس، سبائی گھاس کے مقابلے میں مضبوط اور دیرپا ہونے کے لحاظ سے گھٹیا درجے کا ہے۔ لیکن جیسا کہ بیان کیا جا چکا ہے ہندوستان میں اعلیٰ درجے کے کاغذ کی طلب کم ہے۔ ۱۸۷۵ء سے اس نقطۂ نظر سے بانس بہت کچھ توجہ کا مرکز رہا ہے۔ ۱۹۰۵ء میں برما کے امکانات کی تحقیق ایک خصوصی ماہر نے کی، اور اس کے فوراً بعد ہی ادارۂ تحقیقات صحرا میں گودے کا ماہر مقرر کیا گیا۔ یہاں جو تحقیقات ہوئی ہے اس کے نتیجے کے طور پر بانس کے کاغذی گودے کی صنعت کے مستقبل کے بارے میں بڑی توقعات پیدا ہو گئی ہیں اور یہ خیال کیا جاتا ہے کہ اگر کاغذ کے گودے کے لیے ہندوستانی بانس اور گھاس سے کامیابی کے ساتھ استفادہ کیا جا سکے تو کاغذ کی عالمی قلت کے بارے میں اضطراب بڑی حد تک دور ہو سکتا ہے۔ گو خام مال کے بارے میں مستقبل امید افزا ہے پھر بھی صنعت

بعض مشکلات سے دوچار ہے مثلاً کیمیائی اشیا کی گرانی، کوئلہ کی نقل و حمل کے مصارف کی زیادتی اور اس کانڈینیویا، جرمنی، سلطنت متحدہ، آسٹریا، جاپان اور ریاست ہائے متحدہ کی شدید مسابقت کچھ سال ادھر سے کاغذ کی درآمد بڑھتی جارہی ہے۔ چنانچہ کاغذ اور مقوے کی مجموعی درآمد ۳۷-۱۹۳۶ء میں ۲۷ لاکھ ۱۸ ہزار ہنڈریڈ ویٹ ہوئی جس کی قیمت ۲ کروڑ ۶۴ لاکھ روپے ادا کی گئی۔

صـ۹۰

۲۸۔ کاغذ کی تامین۔ کاغذ سازی اور کاغذ کے گودے کی صنعت نے اپریل ۱۹۲۴ء میں تامین کا مطالبہ پیش کیا اور ٹیریف بورڈ سے اس پر غور کرنے کی استدعا کی۔ بورڈ کی تحقیق نے اس توقع کو حق بجانب قرار دیا کہ بانس سے کاغذی گودے کی تیاری اور کاغذ سازی کو کامیابی کے ساتھ ترقی دی جا سکتی ہے۔ بورڈ نے سفارش کی کہ بعض قسموں کے لکھائی اور چھپائی کے کاغذ پر جو ہندوستانی کاغذ سے مسابقت کر رہا تھا ایک آنہ فی پونڈ کا تامینی محصول ۵ سال کے لیے عائد کیا جائے اور انڈین پیپر پلپ کمپنی واقع نے ہٹی کو دس لاکھ روپے قرض دیا جائے یا اصل اور سود کے بارے میں ضمانت دی جائے تاکہ وہ زیادہ تعداد میں مشینیں خرید سکے اور تجارتی بنیاد پر سلفائیٹ کے طریقے کی آزمائش کر سکے۔ اسی طرح ہر اس صنعت کو جو سوڈے کے طریقے کی آزمائش کرنے کے لیے تیار ہو اسی قسم کی مدد دی جائے۔

۱۹۲۵ء میں بانس کی کاغذی صنعت کی تامین کا قانون منظور ہوا جس کی رو سے یہ طے پایا کہ بورڈ کی تجویز کے مطابق سات سال یعنی ۳۱ مارچ ۱۹۳۲ء تک ایک آنہ فی پونڈ کا تامینی محصول عائد کیا جائے تاکہ صنعت کی بنیاد مستحکم کی جائے۔ ۱۹۳۲ء کے بانس کی کاغذ سازی کے تامین کے قانون نے ٹیرف بورڈ کی سفارش کے مطابق تامینی محصول کی ۳۱ مارچ ۱۹۳۹ء تک تجدید کردی۔ یہ سفارش بورڈ نے اس لیے کی تھی کہ

بانس سے کاغذ بنانے میں مدد دینے سے بہت کچھ ترقی ہوئی تھی، خام مال کی رسد ۱۹۲۵ء کے مقابلے میں اب ارزان اور افراط کے ساتھ دستیاب ہوسکتی تھی اور تامین کے زمانے میں ہندوستانی گرنیوں میں مصارف پیدائش بہت بڑی حد تک گھٹ گئے تھے۔ اسی قانون کی رو سے ایک نیا تامینی محصول ۴۵ روپے فی ٹن کے حساب سے چوبی گودے کی درآمد پر عائد کیا گیا تاکہ بانس کے گودے کی تیاری اور استعمال کے لیے قطعی محرک مہیا کیا جائے۔ اس صنعت کی ترقی کی رفتار نئی گرنیاں قائم ہونے کی حد تک کچھ زیادہ تیز نہیں رہی ہے۔ لیکن سمجھا جاتا ہے کہ ایک گرنی بنگلور میں اور دوسری حیدرآباد میں کھلنے والی ہے۔ صنعت کاغذ سازی کی تامین کا سلسلہ جاری رکھنے کے مسئلے کو حال ہی میں دسمبر ۱۹۳۷ء میں ٹیرف بورڈ کے تفویض کردیا گیا ہے۔ چونکہ صنعت شکر سازی کی ترقی کی بدولت گنّے وغیرہ کے کھوج کی شکل میں خام مال آج کل بہت کافی مقدار میں دستیاب ہوسکتا ہے اس لیے ٹیرف بورڈ کو چاہیے کہ دفتی اور پٹھے کو تامین دینے کے مسئلے کی بھی تحقیقات کرلے۔

۲۹۔ شیشہ سازی۔ شیشہ سازی ایک بہت ہی قدیم صنعت ہے؛ چنانچہ پلینی بھی اس کا تذکرہ کرتا ہے اور لکھتا ہے کہ اعلیٰ درجے کا ہندوستانی شیشہ بلوری قلموں سے بنایا جاتا ہے۔ پھر بھی آج کل قدیم صنعت کے کوئی آثار باقی نہیں ہیں۔ صرف اس قدر پتا چلتا ہے کہ وہ سولھویں صدی میں ایک باقاعدہ صنعت کی حیثیت سے موجود تھی۔ لیکن بہت ہی ادنیٰ اور گھٹیا مال تیار کرنے کی حالت سے آگے نہ بڑھی تھی جو چوڑیاں بنانے اور
خفیف حد تک چھوٹی بوتلیں اور قرابے تیار کرنے کے کام میں لایا جاتا تھا۔ صـ۶۱
اس زمانے میں موجودہ زمانے کے مثل ملک میں چوڑیوں کی طلب زیادہ تھی

بعد میں چل کر ۱۸۹۲ء اور ۱۸۹۳ء کے درمیان جدید وضع کی شیشہ سازی کے پانچ کارخانے قائم ہوئے۔ لیکن جلد یا دیر سے سب کے سب بند بھی ہو گئے۔ یوروپی انتظام کے تحت جو کارخانے قائم ہوئے وہ سخت کشمکش کرتے رہے۔ اور زیادہ مدت تک چالو رہے لیکن ان میں کا آخری کارخانہ ۱۹۰۱ء میں دوالیہ ہو گیا۔ کارخانہ قائم کرنے کی ایک اور یوروپی کوشش ۱۹۰۹ء میں مدراس میں کی گئی، لیکن یہ بھی ناکام رہی۔

لیکن ایسا معلوم ہوتا ہے کہ شیشہ سازی کی صنعت ہندوستانیوں کے لیے جاذبیت رکھتی ہے، کیونکہ سابقہ ناکامیوں کے باوجود سودیشی تحریک کے زمانے (۱۹۰۶ء - ۱۹۱۳ء) میں چھوٹے پیمانے پر تقریباً ۱۶ کارخانے قائم ہوئے، اور یہ خالص ہندوستانی جدوجہد کا نتیجہ تھے۔ ان کارخانوں میں بعض صورتوں میں یورپ میں شیشہ سازی کی تعلیم پائے ہوئے کاریگر اور بعض صورتوں میں جاپانی کاریگر ایسے ہندوستانیوں کی نگرانی کے تحت کام کرتے تھے جو جاپان میں جدید طریقوں کی تعلیم حاصل کر کے آئے تھے۔ لیکن جنگ عظیم کے شروع میں صرف ۳ کارخانے چالو تھے اور ان میں سے کسی کو بھی تجارتی نفع نہیں ہو رہا تھا، البتہ پونے کی تالے گاؤں والی فیکٹری پیسہ فنڈ کی امداد سے کسی قدر انوکھے اور غیر تجارتی اسلوب پر چل رہی تھی اور اپنے مصارف نکال لیتی تھی۔

صنعت کی موجودہ حالت میں اس کی دو قطعی قسمیں قرار دی جا سکتی ہیں (۱) دیسی گھریلو صنعت (چوڑی سازی) اور (۲) جدید فیکٹری کی صنعت۔ یوں تو دیسی صنعت کل ہندوستان میں پھیلی ہوئی ہے۔ لیکن زیادہ تر ضلع فیروز آباد (یوپی) اور ضلع بلگام (جنوبی ہند) اس کا مرکز ہیں۔ فیروز آباد میں چوڑی بنانے والوں کی ایک بڑی نو آبادی اور تقریباً ساٹھ چوڑی کے کارخانے ہیں۔ فیروز آباد کی صنعت زیادہ تر بڑے

کارخانوں میں بنے ہوئے شیشہ کیک یا شیشہ کندوں سے ارزاں چوڑیاں تیار کرتی ہے۔ یہاں کی پیداوار مجموعی طلب کے تقریباً ایک تہائی حصے کو پورا کرتی ہے، اور جنگ عظیم کے زمانے میں سرسبز حالت میں رہی۔ لیکن جاپان سے جو "ریشمی چوڑیاں" درآمد کی جاتی ہیں وہ دیسی مال کی بہت ہی طاقتور رقیب ہیں۔

فیکٹری کی صنعت ابھی ترقی کی ابتدائی منزل میں ہے، اور اس کی پیداوار زیادہ تر لیمپ کے سامان اور خفیف حد تک بوتلوں اور قرابوں کی تیاری تک محدود ہے۔ جنگ عظیم کے زمانے میں مجلس اسلحہ کی وساطت سے جو مخصوص قسم کے شیشے کی فرمائش ہوئی اس نے بڑے محرک کا کام کیا جس کا نتیجہ یہ ہوا کہ فیکٹریاں کسی حد تک کامیابی کے ساتھ شیشے کی نلکیاں، تنگ گردن کی بوتلیں، بادیہ، پیالے، تشتریاں، اور کٹھالیاں تیار کرنے لگیں؛ اور انڈین میڈیکل سرویس کی زیر نگرانی سائنس کے تجربے خانوں کے مطالبات کو پورا کرنے کے لیے چند کارخانے کھولے گئے ہیں۔ لیکن ہندوستانی کارخانے، شیشے کی چادر اور تختی تجربہ خانہ یا میز کا شیشہ یا نقشی شیشۂ آلات نہیں تیار کرسکتے، البتہ ریاست آندھ واقع بمبئی کے گلاس ورکس نے حال میں مختلف نمونوں کے گلدان تیار کرنے میں کامیابی حاصل کی ہے۔

۳۰۔ شیشہ کی درآمد:۔ جنگ عظیم سے پہلے ہندوستان ایک کروڑ ۹۰ لاکھ روپے قیمت کے شیشے اور شیشۂ آلات درآمد کرتا تھا اور اہم درآمدہ اشیا میں چوڑیاں، منکے، چھوٹے موتی، شیشے کی چادر اور تختی، چراغ کا سامان، چھوٹی بڑی بوتلیں، سوڈے کی بوتل، میز کا سامان وغیرہ تھے۔ آسٹریا اور جرمنی، تجارت میں بہت غالب حیثیت رکھتے تھے۔ چنانچہ مجموعی درآمد اشیا میں

ان کا حصہ ۵۰ فی صد تھا۔ جنگ عظیم کے زمانے میں چوڑیوں اور لیمپ کے سامان کی درآمد گھٹ گئی اور ان کی جگہ ہندوستانی سامان نے لے لی۔ ہندوستان میں تیار کئے ہوئے شیشہ آلات کی مجموعی قیمت کا اندازہ ۱۹۱۷-۱۸ء کے لیے ۴۰ لاکھ روپے کیا گیا تھا۔ ۱۹۳۲ء میں ٹیرف بورڈ نے اس کا اندازہ ایک کروڑ ۴۰ لاکھ روپے لگایا۔ درآمدہ سامان میں جاپان کا حصہ بہت زیادہ بڑھ گیا ہے۔ ۱۹۲۹-۳۰ء میں درآمدہ اشیا کا اندازہ ۲ کروڑ ۵۲ لاکھ روپے کیا گیا اور یہ زیادہ تر جاپان، سلطنت متحدہ، جرمنی، بلجیم، اور چیکوسلواکیا سے آئیں۔ اس سے ظاہر ہوتا ہے کہ ہندوستانی صنعت ابھی اپنے ایام طفلی میں ہے۔ درآمدہ اشیا کی قیمت ۱۹۳۰-۳۱ء میں ایک کروڑ ۶۵ لاکھ روپے، ۱۹۳۱ء۔ ۱۹۳۲ء میں اور دوبارہ ۱۹۳۳-۳۴ء میں گھٹ کر ایک کروڑ ۲۲ لاکھ ہوگئی۔ ۱۹۳۵-۳۶ء میں یہ بڑھ کر ایک کروڑ ۳۹ لاکھ ہوگئی لیکن ۱۹۳۶-۳۷ء میں گھٹ کر ایک کروڑ ۲۸ لاکھ تک آگئی۔ جاپان نے پھر بھی اپنی غالب حیثیت برقرار رکھی، چنانچہ اس کا متناسب حصہ ۴۹ فی صد رہا۔

غیر ملکی مسابقت کے علاوہ، دوسری مشکلات، ناتجربے کارانہ نگرانی، تربیت یافتہ ماہروں کی کمی، اور کوئلہ، سوڈے کی راکھ، ریت اور چونہ جیسی ضروری اشیا کی ناکافی رسد اور غیر مکتفی مالیہ وغیرہ تھیں۔ ٹیرف بورڈ کے شائع کردہ اعداد کے مطابق ۱۹۳۲ء میں ۵۹ شیشے کی فیکٹریاں تھیں، جن کے اہم مرکز بمبئی، جبلپور، الہ آباد، نینی، بہجوی، انبالہ، لاہور، اور کلکتہ تھے۔ ہندوستان میں شیشے کی صنعت کی جغرافی تقسیم وسیع ہے اور اس کی پیداوار کی نوعیت اور اس کی تیاری کے طریقوں میں (اس کے محل وقوع کے اعتبار سے) نمایاں فرق اور اختلافات ہیں۔ لیکن صنعت کے تمام شعبوں کی مشترک احتیاج وہی اشیائے خام ہیں[1]۔ شیشہ کے کارخانوں کے محل وقوع کا انتخاب

[1] دیکھو ٹیرف بورڈ کی رپورٹ (شیشے کی صنعت) فقرہ ۴۔

خاص کر جنگ عظیم کے زمانے میں جبکہ اعلیٰ قیمتوں کے باعث اس عامل کو نظر انداز کردیا گیا تھا ہمیشہ بالکل اچھا نہیں رہا؛ اور خام اشیا اور بازاروں کی قربت سے حاصل ہونے والی سہولت کے مقابلے میں شخصی امور کا عام طور پر حد سے بہت زیادہ لحاظ کیا گیا۔ بمبئی، جیسے دوسرے مرکزوں کے مقابلے میں صوبۂ متحدہ میں الہ آباد اور نینی اس لحاظ سے بہت زیادہ سہولتیں رکھتے ہیں کہ ان کا محل وقوع خام اشیا اور ایندھن کے مرکزوں سے بہت قریب ہے[1]۔

برقی شیشے بھٹی کو چلانے کے لیے ارزاں برقی مہیا کرکے ایندھن کی مشکل کو رفع کیا جاسکتا ہے۔ لیکن یہ اتنا آسان معاملہ نہیں ہے جتنا کہ کسی زمانے میں ناواقفیت کی بنا پر سمجھا جاتا تھا۔ مزدور حاصل کرنے کی مشکلات بلاشبہہ بہت زیادہ ہیں کیونکہ شیشے کی صنعت اپنی سادہ شکل میں بھی نہایت مہارت طلب ہے، اور صرف سائنٹیفک طریقے پر تربیت یافتہ منتظم اور ماہر مزدور ہی اسے عمدگی کے ساتھ چلا سکتے ہیں۔ شیشہ گروں کی تعلیم و تربیت کرنے میں پیسہ فنڈ گلاس ورکس، واقع تالے گاؤں نے بہت ہی مفید کام انجام دیا ہے، اور جنگ عظیم کے حالات کے تحت صنعت میں جو توسیع و ترقی ہوئی اس کا زیادہ تر باعث مزدوروں کی رسد تھی جو اسی مقام سے دستیاب ہوئی، اگرچہ یہاں جو تعلیم دی جاتی ہے وہ بہت کچھ اصلاح کی محتاج ہے۔ سر الفرڈ چیٹرٹن یہ مشورہ دیتے ہیں کہ ایک سرکاری گلاس فیکٹری ایک اعلیٰ درجے کے صناعیاتی تجربے خانہ اور ماہروں اور تجربہ کار کاریگروں کے قابل عمل

[1] دیکھو فاکس کی رپورٹ موسوم بہ (Notes on glass manufacture)
(ہندوستانی صنعتوں اور مزدوروں کے متعلق رسالہ نمبر ۲۹ شائع شدہ ۱۹۲۱ء)۔

کے ساتھ قائم کی جائے ۔ ریلوے کی سہولتیں مہیا کرنا بھی ضروری ہے ۔

۳۱ ۔ شیشہ کی صنعت کی تامین :- ہندوستانی شیشہ سازوں کی درخواست کے جواب میں حکومت ہند نے شیشے کی صنعت کی تامین کے مطالبے کو اکتوبر ۱۹۳۱ء میں ٹیرف بورڈ کے پاس بغرض اظہار رائے بھیجا ۔ بورڈ نے اپنی رپورٹ ۱۹۳۲ء میں پیش کی اور یہ سفارش کی کہ دس سال کے لیے تامین دی جائے ؛ نیز شیشے کی چادر اور تختی ، چوڑیوں ، منکوں ، چھوٹے موتیوں شیشہ اور شیشہ آلات پر تامینی محصول عائد کرنے کی تجاویز پیش کیں ۔ حکومت ہند نے تاخیر کے ساتھ جون ۱۹۳۵ء میں اپنے فیصلے کا اعلان کیا ۔ جو ٹیرف بورڈ کی تحقیقات اور سفارش کے خلاف تھا ۔ حکومت نے تامین کے استدلال کو اس بنیاد پر قبول کرنے سے انکار کر دیا کہ خام مال (یعنی سوڈے کی راکھ) کی رسد کی عدم موجودگی صنعت کے حق میں نقصان رساں تھی جس کی تلافی کسی ایسے فائدے یا سہولت سے نہیں کی جا سکتی جو دوسری حیثیتوں سے اس کو حاصل ہے ۔ پھر بھی حکومت نے اپنے آخری فیصلے کو اس وقت تک ملتوی کر دیا ہے ۔ جب تک سوڈے کی راکھ کی رسد کے نئے ذرائع حاصل کرنے کے امکانات کی پوری طرح تفتیش نہ ہو جائے ۔ اس اثنا میں حکومت نے یہ فیصلہ کیا کہ صنعت شیشہ سازی کو درآمدہ سوڈے کی راکھ کے محصول کی منہائی کی شکل میں کسی قدر مدد دے ۔ چنانچہ یہ طے پایا کہ برطانوی اور نو آبادیاتی سوڈے کی راکھ پر منہا کردہ رقم سب کی سب اور دوسرے ممالک کی راکھ پر کچھ حصہ (جو ۱۰ فی صد سے زائد ہو) بصورت نقد واپس کیا جائے ۔ یہ رعایت تین سال تک جاری رہے گی ، اور اگر اس مدت کے اختتام پر یہ معلوم ہو کہ تامین

ل ۱ دیکھو (Industrial Hand book) صفحہ ۲۶۹ ۔

کی ضرورت بادی النظر میں باقی ہے تو ٹیرف بورڈ سے مزید مشورہ کیا جائے گا۔ حکومت ہند کے اس فیصلے سے شیشہ سازوں کو بڑی حد تک مایوسی ہوئی، اور وہ عام طور پر مخالفانہ نکتہ چینی کا موضوع بنا رہا۔ ٹیرف بورڈ نے گو یہ تسلیم کیا کہ سوڈے کی راکھ کے اطمینان بخش ذرائع ہندوستان میں ابھی تک موجود نہ تھے، لیکن یہ خیال ظاہر کیا کہ یہ واقعہ فی نفسہٖ، صنعت شیشہ سازی کی تائین کے مطالبے کو ناقابل پذیرائی نہیں قرار دیتا۔

۳۲۔ سیمنٹ کی صنعت:۔ یہ امر حیرت انگیز ہے کہ ہندوستان میں بڑے داخلی بازار کی موجودگی، سیمنٹ سازی کے موافق حالات، اور اس صنعت کی قومی اہمیت کے باوجود جنگ عظیم سے پہلے سیمنٹ سازی کی صنعت کی حیثیت بہت ہی حقیر تھی، اور وہ برطانوی معیار کے مطابق سیمنٹ تیار کرنے کے قابل نہ تھی۔ جنگ عظیم سے پہلے بھی ہندوستان میں سیمنٹ کثیر مقدار میں استعمال کی جاتی تھی۔ چنانچہ تقریباً ۸۰۰۰۰ ٹن سیمنٹ سالانہ درآمد کی جاتی تھی۔ جنگ عظیم کے بعد سیمنٹ کی مانگ بہت تیزی کے ساتھ بڑھی، اور اس کی مقدار اب کم و بیش دس لاکھ ٹن سالانہ ہے۔ فیرو کنکریٹ (لوہا کنکریٹ) کا استعمال، پلوں اور ہر قسم کے بھاری تعمیر کے کاموں میں بہت تیزی سے بڑھ رہا ہے، حتیٰ کہ یہ کہا جانے لگا ہے کہ "فولادی عہد" اب "سیمنٹ، لوہے اور کنکریٹ" کے دور سے بدل رہا ہے۔

یوں تو پورٹ لینڈ سیمنٹ کی تیاری مدراس میں سنہ ۱۹۰۴ء ہی میں شروع ہو گئی تھی۔ لیکن جنگ عظیم سے صرف کچھ زمانہ پیشتر سنہ ۱۹۱۲-۱۳ء میں قائم شدہ تین کمپنیوں نے ہندوستان میں بڑے پیمانے پر سیمنٹ سازی کا ارادہ کیا۔ چنانچہ سب سے اول پوربندر (کاٹھیاواڑ) سیمنٹ کمپنی نے کاروبار کا آغاز کیا۔ اس کے بعد کٹنی سیمنٹ اینڈ انڈسٹریل

کمپنی (صوبۂ متوسط) اور بنڈی پورٹ لینڈ سمنٹ کمپنی (راجپوتانہ) نے کام شروع کیا۔ حال میں صنعت نے خاص کر حکومت کی سرپرستی میں ترقی کی ہے؛ چنانچہ حکومت نے جنگ عظیم کے آخری زمانے میں پیداوار کا بیشتر حصہ خریدا۔ جنگ عظیم کے بعد کی گرم بازاری کے دور میں عظیم منافعہ کی ترغیب کے تحت جو اس وقت صنعت سے حاصل ہو رہا تھا، کئی کمپنیاں کھولی گئیں۔ تین قدیم کمپنیوں نے اپنی پیداوار دگنی کرلی؛ اور سات نئی کمپنیاں کھولنے کی تجویز مرتب ہوئی، چنانچہ ان میں سے چھ کمپنیوں نے سنہ ۱۹۲۳ء تک کاروبار شروع کردیا۔ اس طرح ترقی کی رفتار بہت تیز رہی، اور مجموعی پیداوار سنہ ۱۹۱۴ء کے ۹۴۵ ٹن سے بڑھ کر سنہ ۱۹۲۴ء میں ۲۳۶،۷۴۶ ٹن ہو گئی، اور اسی مدت میں درآمد ۱۶۵،۷۳۳ ٹن سے ۱۲۴،۱۸۶ ٹن تک گھٹ گئی۔ سنہ ۱۹۳۰-۳۱ء میں درآمد میں مزید کمی ہوئی اور اس کی مقدار صرف ۱۱۲،۰۰۰ ٹن رہی، جس کے منجملہ ۶۳،۲۰۰ ٹن سلطنتِ متحدہ نے مہیا کئے، اور دوسرے اہم ذرائع جاپان، جرمنی، اٹلی اور بلجیم تھے۔ سنہ ۱۹۳۶-۳۷ء میں سمنٹ کی درآمد میں مزید کمی ظاہر ہوئی، چنانچہ اس کی مقدار صرف ۱۵،۰۰۰ ٹن اور قیمت ۱۹ لاکھ روپے تھی۔ اس درآمد میں احاطۂ مدراس اور برما کا حصہ سب سے زیادہ تھا جس کی وجہ یہ تھی کہ یہ صوبے ہندوستانی سمنٹ کے کارخانوں سے دور واقع تھے۔ اسی سال ہندوستان میں پورٹ لینڈ سمنٹ ۹۹۷،۰۰۰ ٹن تیار ہوئی؛ اس کے مقابلے میں سنہ ۱۹۳۳ء۔ سنہ ۱۹۳۴ء اور سنہ ۱۹۳۲-۳۳ء میں پیداوار کے اعداد علی الترتیب ۶۴۳،۰۰۰ ٹن اور ۵۹۳،۰۰۰ ٹن تھے۔ بحیثیت مجموعی ہندوستانی سمنٹ سازی کی صنعت کی ترقی میں سمنٹ مارکیٹنگ کمپنی آف انڈیا کے قیام نے بہت سہولت پیدا کی؛ یہ کمپنی تمام سمنٹ ساز کمپنیوں کی نمایندہ تھی۔ ہندوستانی سمنٹ بلحاظ خوبی برطانوی پیداوار سے گھٹیا نہیں ہے، اور بر اعظم کی ارزاں سمنٹ کے مقابلے میں بہت

مضبوطی کے ساتھ جمی ہوئی ہے اور کامیابی حاصل کر رہی ہے۔ شراف
ای، ڈنشاہ آنجہانی کی کوششوں کی بدولت ہندوستان کی سمنٹ کی
صنعت نے ترقی کا بہت بڑا قدم آگے بڑھایا اور ایک نیا موثر اتحاد جو
"اسوسیئٹیڈ سمنٹ کمپنیز آف انڈیا لمیٹیڈ" (Associated Cement
(Companies of India Ltd. کے نام سے موسوم ہے قائم کر لیا۔ توقع کی جاتی
ہے کہ دس بڑی کمپنیوں کے اس جاذب توجہ اتحاد کی وجہ سے کاروبار
میں بہت بڑی کفایت عمل میں آئے گی۔[1]

ٹیرف بورڈ نے دیکھا کہ صنعت فطری سہولتیں رکھتی ہے مثلاً
چونے کا پتھر اعلیٰ درجے کا اور بڑی مقدار میں ملک کے اکثر حصوں میں ریلوے
لائینوں سے متصل دستیاب ہوتا ہے؛ عمدہ چکنی مٹی بھی ریلوے لائینوں
سے متصل ملتی ہے؛ اور کھریا مٹی بھی موجود ہے اگرچہ اس کی نقل و حمل
کے لیے طویل فاصلے طے کرنے پڑتے ہیں۔ لیکن ایندھن کے بارے میں
صنعت کو بہت مشکلات کا سامنا کرنا پڑتا ہے، کیونکہ اکثر کارخانے
کوئلے کی کانوں سے دور واقع ہیں۔ منڈیوں کے بارے میں بورڈ یہ بتلاتا
ہے کہ اندرون ملک کی منڈی ہندوستانی سمنٹ کے کارخانوں کے لیے
فطری طور پر محفوظ منڈی ہے؛ اور بجز کاٹھیاوار کی فیکٹریوں کے سب
ہندوستانی کارخانے کسی بندرگاہ سے ۳۰۰ میل سے زیادہ دور واقع
ہیں۔ دوسرے مقامات میں ہندوستانی سمنٹ کو بیرونی مال کی
مسابقت کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔ لیکن چونکہ ہندوستان میں سمنٹ کا
اہم بازار اندرونی علاقہ نہیں ہے، بلکہ بمبئی اور کلکتے کی بندرگاہیں ہیں،
لہٰذا اکثر ہندوستانی فیکٹریاں اس لیے نقصان اٹھاتی ہیں کہ وہ بندرگاہوں
سے دور رہیں۔[2]

[1] دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ "تبصرہ بر تجارت ہند" بابت ۳۷-۱۹۳۶ء، صفحہ ۸۲۔
[2] دیکھو ٹیرف بورڈ (صنعت سمنٹ سازی کی صنعت) کی رپورٹ، فقرہ ۸ تا ۱۲۔

اپریل ۱۹۲۴ء میں سمنٹ سازی کی صنعت کی تامین کا مسئلہ ٹیرف بورڈ کے غور وخوض کے لیے پیش ہوا، لیکن بورڈ نے صنعت کے لیے تامین کی سفارش کرنے سے اس بنا پر انکار کردیا کہ وہ ضرورت سے زیادہ پیداوار تیار کررہی تھی، اور قیمتوں کا تعین اندرون ملک ہندوستانی صناعوں کی مسابقت کی بنا پر ہو رہا تھا نہ کہ اشیائے درآمد کی بنا پر۔ بورڈ نے اندازہ لگایا کہ ہندوستانی کارخانے ۰۰۰,۶۰۰ ٹن کی انتہائی پیداوار تیار کرنے کے قابل ہو چکے تھے، اس کے برخلاف سالانہ صرف کی مقدار ۰۰۰,۳۹۰ ٹن تھی[1]۔ لیکن بورڈ نے یہ خیال ظاہر کیا کہ حالات میں بہت جلد ثبات پیدا ہوجائے گا۔ اور سمنٹ سازی کے اکثر کارخانے کوئلے کی کانوں یا بندرگاہوں سے دور واقع ہونے کی وجہ سے ان کی ترقی میں جو رکاوٹیں پیش آرہی تھیں ان کو دور کرنے کے خیال سے بورڈ نے یہ سفارش کی کہ ایسے قوانین وضع وجاری کیے جائیں جن کی رو سے حکومت کو اختیار دیا جائے کہ وہ ہندوستانی فیکٹریوں سے بعض بندرگاہوں یا ریلوے اسٹیشنوں کو (جو ان بندرگاہوں سے ایک مقررہ فاصلے پر ہوں) بھیجی ہوئی سمنٹ پر رقمی امداد دے بشرطیکہ امداد دینے کی وجہ سے درآمدہ سمنٹ کی قیمت کے مقابلے میں دیسی سمنٹ کی قیمت میں کمی نہ ہو۔ حکومت ہند نے اس قسم کا مشروط قانون وضع کرنے کے اصول کو تسلیم نہیں کیا اور یہ فیصلہ کیا کہ رپورٹ کے بارے میں کوئی کارروائی نہ کی جائے۔

---

[1] ٹیرف بورڈ کی رپورٹ پیش ہونے کے بعد سے صرف میں مزید اضافہ ہوگیا ہے، جیسا کہ اس واقعے سے ثابت ہوتا ہے کہ ۱۹۳۱ء-۱۹۳۲ء کی ۰۰۰,۱۹۷ ٹن کی بڑھی ہوئی داخلی پیداوار کے علاوہ اسی سال ۰۰۰,۵۱ ٹن سمنٹ درآمد کی گئی چنانچہ اس کا ذکر اوپر آچکا ہے۔

۳۳۔ ٹیرف بورڈ کی طرف سے دوسری صنعتوں کے بارے میں تحقیق ص ۶۲

(۱) کوئلے کی صنعت — غیر ملکی کوئلہ اور خاص کر جنوبی آفریقہ کے کوئلے کی مسابقت کی طرف نیز ہندوستانی کوئلے کی صنعت کی تامین کے مطالبے کا پہلے تذکرہ کیا جا چکا ہے[۱]۔ ٹیرف بورڈ نے اپنی تحقیقات سنہ ۱۹۲۶ء میں ختم کی، اور یہ رپورٹ پیش کی کہ عام تامین کے لیے کوئی قوی بنیاد نہ تھی، لیکن یہ کہ ایک روپیہ آٹھ آنے فی ٹن کی شرح سے محصول حق بجانب ہوگا۔ اکثریت کی رپورٹ میں یہ بتلایا گیا کہ سب درآمد کیے ہوئے کوئلے پر تامینی محصول عائد کرنے کی کوئی معقول وجہ نہیں ہے۔ اس میں شک نہیں کہ صنعت کو بہت سی فطری سہولتیں حاصل ہیں، لیکن تامین کی وجہ سے کوئی معقول ترقی رونما نہ ہوگی۔ صنعت کی کساد بازاری کا باعث زیادہ تر یہ تھا کہ اعلیٰ قیمتوں کے دور میں صنعت نے انتہا سے زیادہ سریع ترقی کی تھی۔ اس کے علاوہ اصولی لحاظ سے ایندھن کی قیمت کو بڑھانے والی تدابیر عام طور پر اس وقت تک اختیار نہ کرنی چاہئیں جب تک کہ ایسا کرنے کے اسباب معقول اور اطمینان بخش نہ ہوں۔ ٹیرف بورڈ نے کوئلے کی کانوں کے مالکوں کو یہ مشورہ دیا کہ بنگالی کوئلے کے بارے میں مغربی ہندوستان کے مخالفانہ میلان کو رفع کرنے کی کوشش کریں۔ اس سلسلے میں کوئلے کی درجہ بندی کی مجلس (مجلس درجہ بندیٔ زغال) کے جاری کردہ صداقت نامے بہت مفید ثابت ہوں گے[۲]۔ مسٹر (اس وقت سر) پادم جی جن والا نے اپنی علیحدہ رپورٹ میں یہ بتلایا کہ انگریزی کوئلے پر تامینی محصول حق بجانب نہ تھا، کیونکہ وہ بلحاظ خوبی د

---

[۱] دیکھو معاشیات ہند جلد اول، باب ۱، فصل (۲۹)۔
[۲] دیکھو ٹیرف بورڈ کی اکثریت کی رپورٹ (کوئلے کی صنعت) فقرہ ۵۲۔

قسم ہندوستانی کوئلے سے مختلف اور بڑھیا تھا، اور یہ توقع کرنا غلط تھا کہ ہندوستانی کوئلہ انگریزی کوئلے سے مسابقت کر سکے گا۔ آسٹریلیا اور جاپان سے جو کوئلہ درآمد ہو رہا تھا اس کی مقدار بہت تھوڑی تھی۔ اسی وجہ سے بجز جنوبی آفریقہ کے کوئلے کے تمام درآمدہ شدہ کوئلے پر محصول عائد کرنے کی کوئی ضرورت نہ تھی۔[1]

مسٹر جن والا نے اپنے رفقائے کار سے اختلاف کرتے ہوئے یہ سفارش کی کہ جنوبی آفریقہ کے کوئلے پر آٹھ آنے فی ٹن کے موجودہ محصول کے علاوہ ڈیڑھ روپیہ فی ٹن کا محصول متوازن بھی عائد کیا جائے۔ انھوں نے یہ خیال ظاہر کیا کہ ہندوستان اور مشرقی بازاروں میں جنوبی آفریقہ کے کوئلے کی مسابقت سے ہندوستانی کوئلے کی صنعت کو سخت نقصان پہنچا تھا؛ یہ کہ جنوبی افریقہ کی ریلوں کی جانب سے برآمد کے کوئلے کو اور جہازی کوٹھے کے کوئلے کے لیے کرایے کی مراعات کی شکل میں دی ہوئی مالی امداد اس نقصان کا اصل سبب تھی؛ اور یہ کہ امتیازی تامین کی پالیسی کے لحاظ سے محصول متوازن کا عائد کرنا حق بجانب تھا۔ حکومت ہند نے بورڈ کی متفقہ تحقیقات سے اتفاق کیا کہ سب درآمدہ کوئلے پر تامینی محصول عائد کرنے کی کوئی معقول وجہ نہیں بتائی گئی تھی اور اکثریت کے اس خیال کی تائید کی کہ موجودہ حالات میں کسی محصول کا عائد کرنا مناسب نہ تھا۔ بیرونی کوئلے پر دس آنے فی ٹن کے موجودہ محصول کے علاوہ جنوبی آفریقہ کے کوئلے کی درآمد پر ایک روپیہ آٹھ آنے فی ٹن کے محصول متوازن عائد کرنے کے مسئلے کو اسوشیٹیڈ چیمبرس آف کامرس (متحدہ ایوانہائے تجارت) نے دوبارہ اٹھایا؛ چنانچہ ان ایوانوں نے اپنی سالانہ کانفرنس منعقدہ ۱۹۲۵ء میں اس قسم کا محصول عائد کرنے کے لیے

[1] ٹیرف بورڈ کی اقلیت کی رپورٹ (کوئلے کی صنعت) فقرہ ۲۔

پُر زور استدلال پیش کیا۔ تاکہ جنوبی افریقہ کے کوئلے کی درآمد کے مقابلے میں ہندوستانی کوئلے کو تامین دی جا سکے۔ کیونکہ کوئلے کی مقامی پیداوار کے مقابلے میں جو محدود طلب تھی اس کو بھی جنوبی افریقہ کا کوئلہ پورا کر رہا تھا[1]۔

(۲) دیا سلائی کی صنعت:۔ گجرات اسلام میاچ فیکٹری کے قطع نظر جو ۱۸۹۵ء میں احمد آباد میں قائم ہوئی تھی ۱۹۲۱ء سے پہلے ہندوستان میں تجارتی اصول پر دیا سلائی کا کوئی کامیاب کارخانہ نہیں کھلا۔ وقتاً فوقتاً چھوٹے پیمانے پر فیکٹریاں کھلیں، لیکن نامناسب محل وقوع، ناکافی اصل یا غیر تشفی بخش انتظام کے باعث فوراً بند بھی ہو گئیں۔ ۱۹۲۲ء میں محاصل کے اغراض کے لیے ایک روپیہ آٹھ آنے فی گروس یا بلحاظ قیمت زائد از ۱۰۰ فی صد محصول درآمد عائد کرنے کی وجہ سے کچھ سال ادھر سے دیا سلائی کی صنعت میں بہت کچھ توسیع وترقی ہوئی ہے۔ صنعت کو ایک وسیع داخلی بازار پر دسترس حاصل ہے اور صرف کا اندازہ ۱۷ ملین گروس سالانہ کیا گیا ہے۔ مزدور ادنیٰ شرح اجرت پر ملجاتے ہیں اور سادہ مشنری کو اچھی طرح چلا سکتے ہیں۔ موجودہ زمانے میں کم وبیش ۲۷ فیکٹریاں ہیں جو روزانہ ۵۰۰ گروس یا اس سے زائد مقدار تیار کرنے کی صلاحیت رکھتی ہیں۔ حال میں ایک عجیب بات یہ ہوئی کہ محصول درآمد سے بچنے کے خیال سے عظیم الشان سویڈش اتحاد نے جو دنیا کی مجموعی طلب کے تقریباً ۶۰ فی صد حصے کو پورا کرتا ہے ہندوستان میں دیا سلائی کے کارخانے کھولدیے اور اس زبردست غیر ملکی کمپنی کی مسابقت سے دیسی صنعت پر جو نقصان رساں اثرات پڑ رہے تھے ان کے مدنظر ایوان ہائے تجارت کی جانب سے سخت احتجاج کیا گیا۔ تامین کے

---

[1] دیکھو جلد اول عبارت منقولۂ بالا۔

مطالبے کے بارے میں بورڈ نے ۱۹۲۸ء میں جو رپورٹ پیش کی اس میں یہ خیال ظاہر کیا گیا کہ ہندوستانی دیا سلائیوں کی قیمتوں کا تعین اندرونی مسابقت کی بنا پر ہوتا تھا۔ صارف ان کو حتی الامکان ارزاں حاصل کرتا تھا، اور سرکاری امداد کے بغیر صنعت عالمی مسابقت کی مقاومت کرسکتی تھی۔ پھر بھی بورڈ نے یہ سفارش کی کہ محاصل کی غرض سے ایک روپیہ آٹھ آنے فی گروس[1] کا جو محصول درآمد اب تک عائد تھا اس کو غیر معین مدت تک تامینی محصول میں تبدیل کردیا جائے، تاکہ صنعت کو یہ یقین حاصل ہو کہ وہ اب تک جس تامین سے متمتع ہو رہی تھی اس سے فوراً محروم نہیں ہوگی۔ لیکن بورڈ نے سردست ایسی تدابیر کی کوئی سفارش نہیں کی جو ہندوستان میں سویڈش میاچ کمپنی کے مقابلے میں ہندوستانی اغراض کا تحفظ کریں۔ بورڈ نے یہ خیال ظاہر کیا کہ یہ کمپنی ہندوستان میں صنعت کی توسیع و ترقی کے لیے مفید کام کر رہی تھی، اور ہندوستانی صنعت کی تامین کے ساتھ ساتھ، خام مال کی رسد کے ہندوستانی ذرائع کو ترقی دینے، خوبی کے معیار کو عام طور سے بلند کرنے اور جدید طریقوں کو رائج کرنے میں بھی یہ کمپنی بہت کچھ مدد دے گی لیکن بورڈ نے سویڈش میاچ کمپنی کو مشورہ دیا کہ وہ اپنا سرمایہ روپے کی شکل میں از سر نو قائم کرے اور ہندوستانیوں کو اپنی مجلس نظما میں داخل کرکے خود کو ہندوستانی قومی و سیاسی احساس کے مطابق بنائے۔ ساتھ ہی بورڈ نے کمپنی پر نگرانی رکھنے کی ضرورت کو بھی تسلیم کیا تاکہ یہ معلوم ہوسکے کہ وہ اپنے وسیع ذرائع کو ہندوستان میں اجارہ قائم کرنے کے لیے تو نہیں لگا رہی ہے[2]۔

[1] Gross = ۱۲ درجن۔

[2] بورڈ نے یہ خیال ظاہر کیا کہ فیکٹریوں کی بڑے پیمانے کی پیداوار کی مسابقت کے مدنظر ہندوستان

ستمبر ۱۹۲۸ء میں ٹیرف بورڈ کی سفارش کے مطابق مجلس قانون ساز نے دیاسلائی کی صنعت کی تامین کا مسودۂ قانون منظور کر لیا، اور اس کی رو سے ایک گروس بکسوں پر جن میں سے ہر ایک میں ۱۰۰ دیاسلائیاں ہوتی تھیں ایک روپیہ آٹھ آنے محصول عائد کیا گیا۔ دیاسلائی بنانے کی سادہ سلائیوں کے ہر پاونڈ پر ۴½ آنے اور بکس بنانے کے تختوں پر فی پونڈ چھ آنے محصول عائد کیا گیا۔ ملک کی رائے عامہ کا بہت بڑا حصہ اور ہندوستانی ایوان ہائے تجارت، ٹیرف بورڈ اور حکومت کی اس پالیسی کے سخت مخالف تھے جو انھوں نے ہندوستانی اغراض کے تحفظ کے لیے معمولی قانونی تدابیر اختیار کئے بغیر سویڈش میاچ کمپنی جیسی بیرونی کمپنی کو تامین کا فائدہ حاصل کرنے کا موقع دینے کے بارے میں اختیار کی تھی۔ لیکن حکومت نے مجلس قانون ساز کو یقین دلایا کہ وہ اس بات کا اطمینان کرنے کے لیے کہ سویڈش اتحاد اجارہ کی شکل میں ترقی کر کے دیسی صنعت کے لیے خطرہ نہ ثابت ہو خاص احتیاطی تدابیر اختیار کرے گی[1]۔ حکومت نے یہ بھی اعلان کیا کہ وہ تامینی محصول کو اس کی موجودہ اونچی سطح پر زیادہ مدت تک رکھنے کا ارادہ نہیں رکھتی تھی۔ اس طرح ہندوستانی دیاسلائی کی صنعت، اعلیٰ محصول کی پناہ میں رہ کر، ہندوستان کی گھریلو ضرورتوں کو پورا کرنے کے قابل ہے۔ اور غیر ملکی دیاسلائیوں کی درآمد کی مقدار اس وقت بہت تھوڑی

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ:- میں دیاسلائی کی گھریلو صنعت قائم کرنا قطعاً ناممکن تھا۔ دیکھو ٹیرف بورڈ کی رپورٹ (دیاسلائی کی صنعت) شائع شدہ ۱۹۲۸ء فقرہ ۱۳۱ تا ۱۳۲)۔

[1] ۱۹۳۱ء میں اپنے سالانہ جلسے میں ہندوستانی ایوانہائے تجارت کے وفاق نے حکومت پر زور دیا کہ وہ ایسی تدابیر اختیار کرے جن کے تحت سویڈش میاچ کمپنی کا ٹیرف بورڈ کی ان سفارشوں پر عمل کرنا یقینی ہو جائے جو کمپنی کی ناروا جدوجہد مثلاً دیسی صنعتوں سے قیمتوں کی جنگ کے مدنظر بورڈ نے پیش کی تھیں۔

ہے۔ چنانچہ سنہ ۱۹۲۱-۱۹۲۲ء کے ½۱۳ ملین گروس قیمتی ۲۰۴ لاکھ روپے کے مقابلے میں سنہ ۱۹۳۰-۳۱ء میں صرف ۳،۷۹،۰۰۰ گروس بکس قیمتی ۴ لاکھ روپے درآمد کیے گئے سنہ ۱۹۳۶-۱۹۳۷ء میں درآمد کی مقدار گھٹ کر ۵،۴۰،۰۰۰ گروس ہوگئی جبکی قیمت ۶۲،۰۰۰ روپیہ تھی۔

(۳) سنہری ڈورے کی صنعت:- یہ امر اطمینان بخش ہے کہ سنہری ڈورے کی صنعت کی تائین کا قانون جو فروری سنہ ۱۹۳۱ء میں منظور ہوا۔ اس میں اس ہندوستانی صنعت کو تائین دینے کے بارے میں ٹیرف بورڈ کی سفارشوں کو عملی جامہ پہنایا گیا ہے۔ اس قانون کی رو سے نقروی ڈورے اور تار اور سنہری ڈورے اور تار، نیز نقروی ورق اور بتر، فلزاتی ستارہ اور اسی قسم کی اشیا، پر دس سال کی مدت کے لیے بلحاظ قیمت ۵۰ فی صد تائینی محصول عائد کیا گیا ہے۔ نیز چاندی کی تختی اور ظروف اور نقردی مصنوعات پر جن کی اب تک صراحت نہیں کی گئی تھی بلحاظ قیمت ۳۰ فی صد محصول بحال کر دیا گیا جو پہلے عائد تھا اور پھر معاف کر دیا گیا تھا۔

ص ۶۹

گھریلو صنعتیں

۴۳۔ چھوٹے پیمانے پر پیدائش کے برقرار رہنے کے اسباب

موجودہ زمانے میں صنعتی ترقی عام طور پر بڑے پیمانے کی پیدائش سے منسوب کی جاتی ہے۔ لیکن یہ یاد رکھنا چاہیئے کہ اس کی وجہ سے چھوٹے پیمانے کی پیدائش لازمی طور پر بالکل مفقود نہیں ہو جاتی۔ جدید وضع کے کارخانوں میں بھی پیدائش کے پیمانے کی ایک حد ہوتی ہے۔ جس سے تجاوز کرنے سے فائدہ نہیں ہوتا۔

[1] سنہ ۱۹۳۲ء میں دیا سلائی پر جنگی کا جو محصول عائد کیا گیا اور اس کی وجہ سے درآمد کے محصول میں جو تبدیلیاں کی گئیں ان کے متعلق باب ۱۱ میں بحث کی گئی ہے۔

پیدائش کا سب سے موثر پیمانہ کیا ہے، ایک ایسا معاملہ ہے جس کا انحصار ایک حد تک استعمال شدہ قوت محرکہ پر ہے۔ مثلاً بھاپ کی بجائے برقی کا روز افزوں استعمال، اہم خارجی و داخلی کفایات کو نقصان پہنچائے بغیر موجودہ زمانے کی متوسط درجے کی فیکٹری کے مقابلے میں پیدائش کی اکائی کو چھوٹا کر دے گا۔ اسی طرح ہر ترقی پذیر معاشرے میں متعدد اشیا مثلاً فن کاری کے نمونے اور تعیش کی اکثر چیزیں ایسی ہوتی ہیں جو معیاری طریقے پر تیار نہیں کی جا سکتیں۔ اس کے علاوہ تہذیب و تمدن کے مادی لوازم کی نت نئی ترقیوں کے باعث اور ان کا سلسلہ جاری رکھنے کے لیے بہت سے چھوٹے کارخانے وجود میں آتے ہیں۔ اس کی ایک مثال جو فوراً ذہن میں آتی ہے یہ ہے کہ موٹری نقل و حمل کی نشو و نما کی وجہ سے مشینوں کی مرمت اور درستی کے بیشمار کارخانے کھل جاتے ہیں۔ آخر میں یہ کہ نئی صنعتیں جس وقت تک تجربے کی حالت میں ہوں ابتداءً چھوٹے پیمانے پر چلائی جاتی ہیں، اور صرف ان کے کامیاب ثابت ہونے کی صورت میں ان کو بڑے پیمانے پر منتظم کیا جاتا ہے[1]۔ چنانچہ مغرب کے ترقی یافتہ ملکوں میں بھی بڑے پیمانے کی صنعتوں کی دوش بدوش چھوٹے پیمانے کی صنعتیں کثیر تعداد میں اور آسودہ اور سرسبز حالت میں ہیں۔ مثلاً فرانس کے صنعتی کارخانوں میں ۹۰ فی صد سے زیادہ حصہ ایسا ہے جس میں ہر کارخانے میں ۱۰۰ مزدوروں سے کم تعداد سے کام لیا جاتا ہے، اور ان میں سے اکثر کارخانے ایسے ہیں جہاں فی کارخانہ ۵۰ مزدوروں سے بھی کم تعداد کام کرتی ہے۔ یہ بیان کرنا دلچسپی سے خالی نہ ہوگا کہ انگلستان میں بھی جو

---

[1] دیکھو رادھا کمل مکرجی کی کتاب موسوم بہ: (Foundations of Indian Economics) ص ۳۶۰۔

بڑے پیمانے کی صنعت کا مرکز ہے۔ ۱۸۹۷ء میں کم و بیش ۳۶ ہزار کارخانوں میں ایک ساتھ فی مزدوری فی کارخانے سے زیادہ تعداد کام پر نہیں رہی بلکہ کچھ سال ادھر تک یعنی ۱۹۱۲ء میں اکثر صنعتوں میں مزدوروں کی تعداد فی کارخانہ ۲۰ سے بھی کم تھی۔[1]

۳۵ صنعتی ترقی اور ہندوستان کی گھریلو صنعتیں

ہندوستان میں خاص کر موجودہ حالات کے تحت مستقبل قریب میں اس کا قرینہ ہے کہ صنعتی توسیع یہ شکل اختیار کرے کہ ملک کے طول و عرض میں چھوٹے پیمانے کے کارخانے بکثرت قائم ہو جائیں۔ لیکن اس کے معنی یہ نہیں ہیں کہ ہندوستان کی صنعتی ترقی، پرانی وضع کی تمام صنعتوں کو کمزور کئے بغیر بدستور برقرار رہے گی۔ بعض پرانی بے جان صنعتیں، جدید صنعتوں کے دوش بدوش تقریباً ہمیشہ موجود رہیں گی، اور ہمیں یہ توقع رکھنی چاہئے کہ صنعتی ترقی کی رفتار کو بہت تیز کرنا موجودہ زمانے کی بعض دست کاری کے پیشوں کے لیے مضر ہوگا۔ بعض صورتوں میں پرانی صنعتوں کی تباہی ناگزیر ہوگی، اور اس کو صنعتی ترقی کی قیمت تسلیم کرنا ضروری ہوگا۔ لیکن عبوری دور میں جو تکلیف اور خرابی رونما ہو اس کو دور کرنے کی ہر ممکنہ کوشش کرنی چاہیے اور جو تبدیلی ضروری ہو اس کو آسانی سے عمل میں لانے کے لیے یہ احتیاط کرنی چاہئے کہ کوئی تبدیلی اچانک عمل میں نہ لائی جائے اور اس سے جن لوگوں پر برا اثر پڑے دوسرے ذرائع سے اور روزگار کے مواقع مہیا کرکے ان کی مدد کرنی چاہئے۔ اس سے پہلے بیان کیا جاچکا ہے کہ ہندوستان میں معاشی عبوری دور نے مختلف دیسی صنعتوں کو کس طریقے سے متاثر کیا۔[2] اور یہ بتلا دیا گیا ہے کہ دست کاروں کو

[1] دیکھو اکنامک جرنل بابت دسمبر ۱۹۲۲ء، ص ۵۸۹ء تا ص ۵۹۰ء۔

[2] چنانچہ دیکھو جلد اول باب ۵، فصل ۲۰، ۲۱ اور ۲۵؛ نیز دیکھو ایک رپورٹ

آزاد چھوڑ دیا گیا تھا کہ اپنے ذاتی وسائل کو کام میں لائیں اور حکومت کی کسی قسم کی نگرانی یا امداد کے بغیر انھیں نئی صورت حال کا مقابلہ کرنا پڑا تھا۔ یہ غلط طریقہ کار تھا، اور آیندہ احتیاط کرنی چاہئے کہ اس کا اعادہ نہ ہونے پائے۔ (۱) دستی کتائی جیسی بعض پرانی صنعتیں تباہ ہو چکی ہیں۔ گو ہم یہ تسلیم کر چکے ہیں کہ زراعت کے ذیلی پیشے کی حیثیت سے یہ صنعت کچھ خفیف امکانات رکھتی ہے، پھر بھی ہم یہ نہیں خیال کرتے کہ مصنوعی طریق پر اس میں نئی جان ڈالنے کی کوششوں سے ملک کوئی فائدہ حاصل کرسکیگا

(۲) دوسری گھریلو صنعتیں ایسی ہیں جن کی پیداوار، مشینوں سے بنے ہوئے سامان سے براہ راست مسابقت کر رہی ہے، اور جن کے متعلق یہ کہا جا سکتا ہے کہ وہ نیم مردہ ہو چکی ہیں۔ ان صنعتوں سے لوگوں کے چمٹے رہنے کی وجہ یہ ہے کہ وہ یا تو آبائی پیشے کو چھوڑنا نہیں چاہتے، یا موجودہ تنظیم کے لحاظ سے کارخانوں کے سخت شرائط ان کو اپنا پیشہ چھوڑنے سے باز رکھتے ہیں، یا ممکن ہے کہ چھوٹے ہندوستانی دست کار کے "سرپرست اور حوا" یعنی ساہوکار نے ان کو ان کے روایتی پیشے میں رہنے پر مجبور کیا ہو، کیونکہ "تاجر ساہوکار" کی غرض اس میں وابستہ ہے کہ وہ دست کار کو اس کے پیشے میں غیر معین مدت تک رکھے تاکہ اپنا روپیہ اس سے واپس لے سکے اور اس کو لوٹتا رہے۔ ان صورتوں میں سے ہر صورت کا مناسب علاج موجود ہے۔ پروپگنڈے اور تعلیم کے ذریعے سے قدامت پرستی پر غلبہ حاصل کرنا چاہئے تاکہ دست کار متبدلہ حالات کے مطابق خود کو بنانا جلد سیکھ جائے۔ کارخانے کے کام کے متعلق جو خوف و دہشت پھیلی ہوئی ہے اس کو دور کرنے کا طریقہ یہ ہے کہ فیکٹری کے مزدور کی حیثیت وحالت کی اصلاح و درستی کی جائے اور شہروں

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ :- موسوم بہ RePort on the Survey of oottage Industries in Madras Presidancy شائع شدہ ۱۹۲۹ء -

میں کام کے حالات و شرائط کو موجودہ زمانے کے مقابلے میں زیادہ ترغیب دہ بنانا چاہئے۔ قرض داری سے نجات دلانے کے لیے قرض بامداد باہمی کا طریق اور دوسرے طریقے جن پر بحث کی جا چکی ہے اختیار کرنے چاہئیں۔

(۳) گھریلو صنعتوں کی تیسری قسم وہ ہے جو مذکورۂ بالا پہلی دو قسموں کی طرح کہنہ اور ناقابل اصلاح کمزوری میں مبتلا نہیں ہیں اور جدید حالات کے تحت بھی قائم رہنے کی صلاحیت رکھتی ہیں۔ مثلاً ان صنعتوں کو جو زراعت سے قریبی تعلق رکھتی ہیں اور جن میں سادہ آلات کی ضرورت ہے عام طور سے فیکٹری کی مصنوعات کے مقابلے میں ڈرنے کی ضرورت نہیں ہے۔ ایسی صورتیں بھی ہیں جن میں دستکاروں نے خود کو کامیابی کے ساتھ نئے حالات کے مطابق بنا لیا ہے، اور اعلیٰ درجے کا خام مال اور بہتر آلات استعمال کرنا سیکھ گئے ہیں۔ چنانچہ اپنی ضرورتوں کے لحاظ سے جولاہا کرنی کا سوت، رنگ ریز، مصنوعی رنگ، بنیتل اور تانبے کا کام کرنے والا چادری دھات اور آہنگر مختلف شکلوں میں ڈھلا ہوا لوہا استعمال کرنے لگا ہے، اور ہر صورت میں مصارف پیدائش کی کمی سے فائدہ اٹھا رہا ہے، جس کی وجہ سے اس کے تیار کئے ہوئے سامان کی فروخت بہت وسیع ہو گئی ہے۔ جنوبی بنگال کے بعض علاقوں میں جلاہے جدید وضع کی ڈھرکی عام طور پر استعمال کرتے ہیں اور مدراس پریسیڈنسی کے ساحلی علاقوں میں جلاہوں کی بہت بڑی تعداد نے ڈھرکی کا استعمال شروع کر دیا ہے۔ اور دوسرے مقامات میں بھی اس کا رواج بڑھتا جا رہا ہے۔ خیاط، عام طور سے سلائی کی مشینوں پر کام کرتے ہیں، اور شہری دست کار یورپی یا امریکی ساخت کے جدید آلات کے استعمال کی طرف مائل نظر آتے ہیں[1]۔ اس کے علاوہ بعض دست کاروں کی

---

[1] دیکھو صنعتی کیشن کی رپورٹ، فقرہ ۲۵۵۔

معاشی حالت اس وجہ سے مستحکم ہے کہ وہ جو اشیا تیار کرتے ہیں ایسی نوعیت کی ہیں کہ ان کو مشینوں سے یا بڑے پیمانے پر تیار نہیں کیا جاسکتا اور دستی محنت کی بجائے مشینوں سے تیار کرنے کی صورت میں وہ زیادہ ارزاں یا بہتر نہیں ہوسکتیں۔ ممکن ہے کہ عوام کے مذاق میں اس درجہ اختلافات ہوں کہ ایک ہی چیز مختلف وضع قطع کی درکار ہو۔ ایسی صورت میں ان کو بڑے پیمانے پر جدید مشینوں سے تیار کرنے میں کوئی فائدہ نہیں ہوسکتا۔ ممکن ہے کہ بازاروں کی قربت اور صارفوں کی ضروریات سے تفصیلی واقفیت گھریلو صنعتوں کے حق میں اور بھی زیادہ سودمند ثابت ہو[1]۔ اس کے علاوہ اگرچہ گاؤں کی خود کفالت کامل طور پر باقی نہیں رہی، پھر بھی آج کل اس کے اثرات خاص کر ان مقامات میں جہاں ریلوے نہیں ہے باقی ہیں۔ اسی وجہ سے گاؤں کی اجتماعی زندگی میں بعض دست کاروں کی اب بھی وہی حیثیت ہے جو سابق سے چلی آرہی ہے۔ اس کے علاوہ وہ گاؤں والوں کی سیدھی سادی ضروریات کی تکمیل اسی طرح کرتے ہیں جس طرح کہ پرانے زمانے میں کرتے تھے اور اپنی محنت کا صلہ اسی طریقے پر پاتے ہیں جس کو پہلے بیان کیا جاچکا ہے[2]۔ پھر بھی گاؤں کی خود کفالت روز بروز کمزور ہوتی جارہی ہے اور جب وہ ختم ہوجائے گی تو ان دست کاروں کی حیثیت

---

[1] چنانچہ بعض قسم کی پگڑیوں دھوتیوں اور ساڑیوں کو جو جلاہے دستی راچھ پر تیار کرتے ہیں جدید کارخانوں نے رواج سے نہیں ہٹایا۔ ڈھاکہ، مرشد آباد، مدورا اور بنارس کے جلاہے لکھنؤ اور دہلی کے کارچوب کے کاریگر اور سورت کے لیس تیار کرنے والے جو سامان تیار کرتے ہیں ان کی طلب مشینوں کے بنے ہوئے اسی قسم کے سامان کی مسابقت سے کچھ زیادہ متاثر نہیں ہوئی ہے۔ فلز کار کفش ساز، سنار، درزی، حلوائی اور دوسرے دست کار اسی ذیل میں آتے ہیں اور اسی طرح محفوظ ہیں"۔ دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ "ہندوستان ۱۹۲۶ء تا ۱۹۲۷ء میں" (India in 1926 - 27) ص ۳۲۰۔

[2] دیکھو جلد اول باب ۵ فصل ۱۲۔

اور جدید حالات میں مطابقت پیدا کرنا ضروری ہوگا۔

ص ۷۲ جدید صنعت نے ہمارے ملک میں ابھی معمولی سی ترقی کی ہے۔ اس کے علاوہ ارزاں غیر ملکی مصنوعات کی آزاد درآمد کا طریقہ جو حال حال تک جاری رہا تمام ملکی صنعتوں کی کامل طور پر بیخ کنی نہ کرسکا۔ چنانچہ اس وقت بھی تقریباً ہر قصبے اور ہر قریئے کی آبادی میں مختلف گھریلو صنعتوں کے مزدوروں کی بہت بڑی تعداد موجود ہے؛ بلکہ ان کی تعداد، منظم صنعتوں میں کام کرنے والے کاریگروں کے مقابلے میں بھی بدرجہا زیادہ ہے[1]۔ ان حالات میں ایک طرف سریع صنعتی توسیع و ترقی کے لیے کوشش کرنی چاہیئے، تو دوسری طرف اس بات پر نظر رکھنی چاہیئے کہ اس کے اثرات ہمارے ملک کے بے شمار غریب دست کاروں پر کیا ہوں گے۔

یہاں اس بات کا اعادہ کرنا مناسب ہوگا کہ ہمارا مطلب یہ نہیں ہے کہ حکومت بے سوچے سمجھے جملہ قدیم صنعتوں کو قائم رکھنے کی کوشش کرے۔ البتہ یہ ضروری ہے کہ مستقبل قریب میں صنعتی ترقی کے جو امکانات ہیں ان کے پیش نظر ہر گھریلو صنعت کے بارے میں مکمل تحقیق کی جائے۔ جہاں کسی قدیم صنعت کے متعلق یہ معلوم ہو کہ اس کا فنا ہونا یقینی ہے اس کو ترقی دینے کی ضرورت نہیں۔ ایسی صورت میں بہتر یہی ہوگا کہ اس کا خاتمہ بالخیر ہونے دیا جائے۔ لیکن جہاں کسی قدیم طرز کی صنعت میں فطری طور پر زندہ رہنے کے عناصر پائے جائیں وہاں اس کی بقا کے لیے ہر ممکن کوشش کرنی چاہیئے۔ اگر صنعتی ترقی کے لیے یہ ضروری ہو کہ بڑے پیمانے پر اس کی تنظیم کی جائے تو ہمیں اسے بلا پس و پیش تسلیم کرلینا چاہیے، البتہ اس میں جو خرابیاں اور خطرات ہوں ان سے بچنے کی کوشش ضروری ہے۔ لیکن ظاہر ہے کہ جہاں پرانی قسم کی تنظیم معاشی لحاظ سے رکاوٹ یا کمزوری کا باعث نہ ہو وہاں ہمارا مقصد

---

[1] دیکھو صنعتی کمیشن کی رپورٹ فقرہ ۲۵۵۔

یہ ہونا چاہیئے کہ اس کو ترقی دینے کا سلسلہ جاری رکھیں۔ گھریلو صنعت میں دست کار زیادہ آرام و چین کی زندگی بسر کر سکتا ہے اور اپنے ہی گھر میں اپنے اہل وعیال سے قریب رہ کر مقابلۃً زیادہ خوش گوار اور صحت بخش حالات کے تحت کام کرتا ہے۔ چونکہ وہ اپنی بنائی ہوئی اشیا کی تیاری اور ان کے استعمال کے درمیانی تعلقات کے کل سلسلے کو بخوبی سمجھتا ہے، اس لیے اپنے کام میں بدرجہا دلچسپی لے سکتا ہے۔ اور اپنی صناعی کی جدت سے مسرت حاصل کر سکتا ہے۔ یہ بھی ظاہر ہے کہ گھریلو صنعت میں مزدور اپنا کام آزادانہ طریقے پر انجام دیتا ہے، اور آجر و اجیر کی باہمی مخاصمت کی کوئی گنجایش ہی نہیں ہوتی جس کا جدید صنعت میں ہمیشہ اندیشہ ہوتا ہے۔

مذکورۂ بالا حالات کی روشنی میں اب ہم ہندوستان کی چند گھریلو صنعتوں کی موجودہ حیثیت و حالت کو مختصر طور سے جانچیں گے، اور اس غرض کے لیے پارچہ بافی کی صنعتوں کا انتخاب کریں گے جو ہندوستان میں اہم ترین ہیں اور ہر طرف پھیلی ہوئی ہیں۔

۲۶ سوتی صنعت دستی راچھ۔ سوت کی کتائی موجودہ زمانے میں تقریباً بالکل موقوف ہو چکی ہے، چنانچہ اس پر ہمیں غور و بحث کی ضرورت نہیں ہے۔[۱] دستی راچھ کی صنعت اور اہمیت کا صحیح اندازہ عام طور پر نہیں لگایا جاتا۔ سوتی پارچہ بافی کی مجلس کروڑہ گیری نے اپنی رپورٹ شائع شدہ سنہ ۱۹۳۲ء میں یہ تخمینہ کیا کہ (۱۹۸۴۹۵۰) راچھوں پر کام ہو رہا تھا اور سنہ ۱۹۳۱ء کے فراہم کردہ اعداد و شمار سے معلوم ہوا کہ (۲۵۷۵۰۰۰) مزدور رشیمی پارچہ بافی اور کتائی میں کام کر رہے تھے۔[۲] اگرچہ یہ کہنا اب صحیح نہیں رہا

---

[۱] ہم چرخے کے احیا کے امکان پر جلد اول باب ۸ فصل ۱۹ میں بحث کر چکے ہیں۔

[۲] مختلف صوبوں میں موجودہ زمانے کی دستی سوتی راچھ کی صنعت کی صورت حال کی ایک

کہ راس امید سے لے کر چین تک ہر مرد اور عورت سر سے پاؤں تک ہندوستانی رابچھ کی پیداوار میں ملبوس ہے[1]"۔ اور اگرچہ صنعت کی موجودہ حیثیت وحالت بہت غیر اطمینان بخش ہے؛ پھر بھی اس کا مستقبل نہایت شاندار ہے، صرف ضرورت اس بات کی ہے کہ اس کو مناسب طریقے پر منظم کرنے کے لیے موزوں تدابیر اختیار کی جائیں۔

اس واقعے سے انکار نہیں کیا جا سکتا کہ گرنی کے بنے ہوئے پارچہ کی مسابقت کے باعث دستی رابچھ کی پارچہ بافی نے نقصان اور بعض صورتوں میں بہت سخت نقصان اٹھایا، جب جلاہے کا مقابلہ بڑے پیمانے کے کاروبار سے ہوا جو جلاہے کی تیار کی ہوئی اشیا جیسی اشیا بدرجہا ارزاں مصارف سے تیار کرتا تھا تو اس کے لیے کامیابی کا موقع باقی نہیں رہا۔ ان حالات میں جلاہے کو اپنا پیشہ ترک کرنا اور اس کی بجائے زراعت کو اختیار کرنا پڑا۔ وہ بالعموم بے زمین مزدوروں کے زمرے میں شامل ہوتا گیا اور بہت ہی پرخطر زندگی گزارنے پر مجبور ہو گیا۔ اب اس کی حالت یہ ہے کہ معمولی کسان کے مقابلے میں بھی قحط وخشک سالی کی مقاومت کرنے کی کم سکت رکھتا ہے۔ لیکن اس کی حیثیت ایسی اشیا کی تیاری میں بہتر ہے جو یا تو بہت بھدی ہیں یا بہت اعلیٰ درجے کی اور نفیس ہیں اور جن کی حد تک دستی رابچھ کلوں کا بخوبی مقابلہ کر سکتا ہے۔ غریب طبقے، خاص کر دیہقانی دستی رابچھ کے بنے ہوئے کپڑے کو ترجیح دیتے ہیں، اس لیے کہ وہ گرنیوں کے تیار کردہ

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ: مختصر کیفیت کے لیے دیکھو بنک کاری کی مرکزی تحقیقاتی کمیٹی کی رپورٹ فقرہ ۲۹۹۔ دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ "صنعتوں کے بارے میں حکومت کا عمل" از ۱۹۲۸ء تا ۱۹۳۵ء باب ۳۔

[1] ماخوذ از پائی راوڈ۔

اسی قسم کے کپڑے کے مقابلے میں نسبتہً زیادہ مضبوط اور پائدار خیال کیا جاتا ہے۔ گرنیاں طرح طرح کے مخصوص وضع کے ایسے کپڑے تیار نہیں کرسکتیں جن کا استعمال ہندوستانی رسم و رواج کے تحت ضروری ہے اس لیے کہ ان کی طلب بحیثیت مجموعی بڑی ہونے کے باوجود ہر منفرد وضع کی طلب اس قدر قلیل ہے کہ فیکٹری میں اس کو تیار کرنا معاشی حیثیت سے فائدہ بخش نہیں ہوتا۔ یہی حالت ان اعلیٰ درجے کے نفیس کپڑوں کی ہے جن کی تیاری کے لیے انفرادی مہارت درکار ہے۔ اس طرح دستکار کے لیے ایک معینہ میدان موجود ہے جس پر وہ حاوی رہ سکتا ہے اور جس کو فیکٹری اس سے چھین نہیں سکتی۔ صفحہ ۱۳۰ پر مندرجہ جدول سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ سنہ ۱۹۰۵-۱۹۰۶ء اور سنہ ۱۹۳۶-۱۹۳۷ء کے درمیان ہندوستانی دستی پارچہ کی پیداوار میں ۸۰۰ کروڑ گز سے ۱۴۹ کروڑ گز تک اضافہ ہوا۔ اس کے یہ معنی ہیں کہ دستی پارچہ، ہندوستان میں کپڑے کی کل طلب کے تقریباً ۲۵ فی صد حصے کو پورا کرتا ہے۔ جنگ عظیم کے زمانے میں درآمدہ کپڑے کی کمی کو بخوبی پورا کرنے سے ہندوستانی گرنیوں کا قاصر رہنا اور التوائے جنگ کے بعد گرنی کے بنے ہوئے کپڑے کی نہایت اعلیٰ قیمتیں، ان دو اسباب نے جلاہے کی بڑی حد تک مدد کی۔ لیکن سنہ ۱۹۲۲ء کے بعد سے جلاہے نے بیرونی (خاص کر جاپانی) مسابقت اور ہندوستانی گرنیوں کے روز افزوں مقابلے سے بہت نقصان اٹھایا ہے؛ اگرچہ بعض ہوشیار اور اولوالعزم کاریگروں نے ریشم بافی اور لیس کے کام کو اختیار کرلیا ہے۔ فی الجملہ، دستی پارچہ کی پارچہ بافی کی صنعت نے حالات کے مطابق اپنے آپ کو بنا لینے کی صلاحیت اور قوتِ حیات کا حیرت انگیز طریقے پر ثبوت دیا ہے۔

جلاہا، اپنے ذاتی گھر میں فیکٹری کے مزدور کے مقابلے میں زیادہ گھنٹے کام کرتا ہے، اور اس کو یہ بھی سہولت حاصل ہے کہ اس کے خاندان کی عورتیں خانہ داری کے کاموں سے فراغت پاکر بلا اجرت اس کی مدد

کرتی ہیں۔ علاوہ ازیں وہ بہت ہی قلیل شرح منافعہ پر قانع ہوتا ہے اس لیے کہ اس کا معیار رہائش پست ہوتا ہے۔ گو یہ حالات، اس کی قوت مسابقت کو بڑھا دیتے ہیں، پھر بھی اس کا وجود کوئی خوش آیند معاملہ نہیں ہے۔ اصلاح کا مقصد یہ ہونا چاہیئے کہ دستی مزدور کی کارکردگی کو اس طرح ترقی دی جائے کہ وہ اعلیٰ تر معیار زندگی کو اختیار کرنے اور برقرار رکھنے کے قابل ہوجائے۔ گو یہ توقع کرنے کے قوی معاشی اسباب ہیں کہ اگر وہ اپنے معینہ دائرۂ عمل کے لیے جہاں فیکٹری اس کے تسلط میں مداخلت نہیں کرسکتی، خود کو وقف کردے تو، وہ خوش حال رہے گا؛ پھر بھی اس سے انکار نہیں کیا جاسکتا کہ اس کی موجودہ حالت انتہائی افلاس اور مصیبت کی ہے۔ اس صورت حال کے اسباب اور علاج کے متعلق ایک عام بحث کی جاسکتی ہے جس کا اطلاق کل گھریلو صنعتوں پر ہوسکتا ہے۔ اس بحث کو اس باب کے آخر میں جگہ دی گئی ہے اور دستی راچھ کی صنعت کی امداد کے بارے میں حکومت ہند کی اختیار کردہ حالیہ تدابیر بھی بیان کی گئی ہیں۔

۳۷۔ اونی صنعت:- ملک کے تمام حصّوں میں اونی سامان کسی نہ کسی شکل میں تیار کیا جاتا ہے، اس کی وجہ محض یہی ہے کہ بھیڑیں ہر مقام پر پائی جاتی ہیں۔ یوں تو مختلف مقامات کی اُون خوبی کے لحاظ سے مختلف ہوتی ہے، لیکن میدانوں کے مقابلے میں پہاڑی علاقوں کی بھیڑوں سے عام طور پر اعلیٰ درجے کی اُون نکلتی ہے۔

مغلیہ دور میں اونی قالینوں کی صنعت عروج پر تھی۔ اونی قالینوں کی مانگ زیادہ تر شاہی درباروں اور طبقۂ امرا میں تھی اس لحاظ سے بڑے بڑے شہر جو حکومت کے مرکز و مستقر ہوتے تھے قدرتی طور پر اس صنعت کا مسکن بن گئے؛ سلطنت مغلیہ کے زوال کے بعد یہ صنعت

دوسرے مرکزوں کو منتقل ہوگئی۔ سلطنت کی شکست نے قالینوں کی مقامی مانگ کو تقریباً موقوف کر دیا، لیکن برطانوی حکومت قائم ہونے کے بعد اس کی جگہ بیرونی مانگ نے رفتہ رفتہ لے لی۔ گو اس غیر ملکی طلب نے دست کاروں کی معاشی تباہی کو روکنے میں مدد دی، لیکن یہی سبب خراب اور گھٹیا قسم کی اشیا کی تیاری کا باعث ہوا۔ چنانچہ اس کی بنا پر ایسی ارزاں اشیا کی تیاری کی ہمت افزائی ہوئی ص۷۵ جو باہر سے ہندوستان بھیجے ہوئے نمونوں کے مطابق بنائی جاتی تھیں۔ انیلین رنگوں کا روزافزوں استعمال، اشیا کی خوبی کو خرابی سے مبدل کرنے کا ایک اور سبب تھا۔ غیر ملکی بازاروں کے کھل جانے کی وجہ سے درمیانی اشخاص کی کثیر تعداد رونما ہوئی، جو موجودہ زمانے میں ہندوستان کی تجارت اور خاص کر برآمدی تجارت کی ایک خصوصیت ہوگئی ہے؛ موجودہ زمانے میں ہندوستان میں قالین بافی کا انحصار کم و بیش کامل طور پر غیر ملکی طلب پر ہے، اس طلب کو پورا کرنے میں مجموعی پیداوار کا تقریباً ۹۰ فی صد حصہ کام میں آجاتا ہے۔

قالین باف زیادہ تر مسلمان تھے؛ اور انھوں نے ایسے جتھے بنا کر خود کو منظم کر رکھا تھا، جو نہ صرف مزدوروں کی اجرتوں اور اشیا کی قیمتوں کو، بلکہ تیار کردہ اشیا کی خوبی کو بھی متعین کرتے تھے۔ بظاہر ان جتھوں نے موثر طریقے پر کام کیا اور صنعت پر مفید اثر ڈالا۔ لیکن جیسے جیسے زمانہ گزرتا گیا، جتھوں کی تنظیم میں رخنے پڑتے گئے۔ علاوہ ازیں یہ حرفت مسلمانوں کا اجارہ نہ رہی اور قلیل تعداد ہندوؤں کی بھی اس میں حصہ لینے لگی، جو اپنے پیشۂ زراعت کے ساتھ ساتھ اس کو بھی چلاتے ہیں۔ آج سے تقریباً پچاس سال پیشتر قالین بافی کو محبسوں میں رائج کیا گیا، اور ان میں تربیت پائے ہوئے قیدیوں کو بالعموم ان فیکٹریوں میں کام ملجاتا تھا جو مختلف مقامات میں برآمد کرنے والی فرموں کی جانب سے کھولی گئی تھیں۔

جلاہے کے افلاس اور جہالت، نیز انتظام کی عدم موجودگی کے باعث قالین بافی کی حالت، گھریلو صنعت کی حیثیت سے نہایت نازک ہے۔ جلاہا عادتاً سوداگر سے پیشگی رقم لے لیتا ہے۔ پیشگیوں کا یہ طریقہ، آزاد دستکار کو سوداگر کا زر خرید غلام بنا دیتا ہے۔ اور اس کی وجہ سے جلاہے کو کام میں ذاتی دلچسپی اور اصلاح و ترقی کی ترغیب نہیں ہوتی۔ وہ اس قابل نہیں رہتا کہ اپنی محنت یا اشیا کو بہترین بازار میں فروخت کرے، اور سوداگر کے حکم کے مطابق کام کرنا اس کے لیے ضروری ہو جاتا ہے۔

برطانوی دور حکومت سے پیشتر کے زمانے میں، ہندوستان، خاص کر کشمیر میں شال کی صنعت نے بہت شہرت حاصل کر لی تھی، اور مغل شہنشاہ اس کی نشو و نما میں خاص طور پر دلچسپی لیتے تھے۔ چنانچہ شہنشاہ اکبر کی سرپرستی اور مساعی ہی کا یہ نتیجہ تھا کہ صنعت، کشمیر کے سوا دوسرے مرکزوں، مثلاً امرتسر، لاہور، لدھیانہ وغیرہ، میں قائم ہو گئی۔ کشمیر کی شالیں اعلیٰ درجے کی ساخت اور ملائمت کے لحاظ سے بے نظیر تھیں، اور سرحد پار کے ملکوں اور روس میں ان کی مانگ بہت زیادہ تھی۔ ۱۸۳۰ء کے قحط نے اس صنعت کو کاری ضرب لگائی، جس سے اس کا سنبھلنا دشوار ہو گیا، اور اس کی مشکلات میں ریاست کشمیر کے عائد کردہ کئی محصولوں نے اور بھی اضافہ کر دیا۔ یورپ کو تجارت برآمد کی ترقی انیسویں صدی کے اوائل میں شروع ہوئی اور صنعت کے زوال کو روکنے میں اس سے مدد ملی، چنانچہ یہ خیال کیا جاتا ہے کہ کسی زمانے میں یہ تجارت ۱۵ ہزار سے زائد مزدوروں کے لیے روزگار مہیا کرتی تھی۔ لیکن ۱۸۷۰ء کی جرمن و فرانسیسی جنگ نے یورپی طلب میں اچانک کمی کر دی۔ طلب کی یہ کمی بلحاظ نوعیت عارضی نہ تھی، اس لیے کہ یورپ میں شالوں کا فیشن تیزی کے ساتھ غائب ہو گیا، اور جنگ کے ختم ہو جانے کے بعد بھی اس کی تجارت اپنی سابقہ حالت پر

نہ لوٹی۔ طلب میں کمی ہونے کا ایک اور سبب یہ تھا کہ انگلستان میں بمقام پیزلی شال بنانے کے کارخانے کھلے۔ چنانچہ ایک زمانے میں مشہور پیزلی شالوں کی فروخت سے ایک ملین پونڈ اسٹرلنگ سے زائد رقم وصول ہوئی، اور ان شالوں نے یورپی بازاروں سے ہندوستانی مال کا کامیابی کے ساتھ اخراج کر دیا۔

ایک اور اونی صنعت بھی ملک میں بکثرت پھیلی ہوئی ہے اور وہ کھردرے موٹے کمبل کی صنعت ہے۔ دیہات کے غریب باشندے اسے مختلف طریقوں سے استعمال کرتے ہیں، "وہ اس سے بستر، بقچہ اور کوٹ یا چھتری کے کام لیتے ہیں۔" کمبلوں کی صنعت عام طور پر قبیلی پیشہ ہے جس میں زیادہ تر ہندو چرواہے یا کسان حصہ لیتے ہیں۔ ان اشیا کی تجارت برآمد بالکل نہیں ہے، لیکن اس کے باوجود یہ صنعت اس لیے اہم ہے کہ اس میں کام کرنے والوں کی تعداد کثیر ہے۔ یہ کل سے بنی ہوئی اشیا کی مسابقت سے اس بنا پر محفوظ ہے کہ موخرالذکر ہاتھ کے بنے ہوئے کمبل کی طرح مضبوط اور دیرپا نہیں ہوتے۔ ملک کے ہر حصے میں خام اشیا کے دستیاب ہونے کی سہولت اور داخلی بازار کی وسعت کا لحاظ کرتے ہوئے کمبل بافی کا مستقبل گھریلو صنعت کی حیثیت سے بظاہر بہت امید افزا معلوم ہوتا ہے، چنانچہ اس کے امکانات کی باقاعدہ طور سے تفتیش کرنی چاہیئے۔ دستی راچھ کی اونی صنعت، تقریباً ۴ لاکھ اشخاص کے لیے جزو وقتی روزگار مہیا کرتی ہے۔

۴۳۔ کرم پروری اور ریشمی مصنوعات

خام ریشم کی تیاری کا پہلا لازمہ یہ ہے کہ شہتوت کے درخت کافی تعداد میں موجود ہوں، تاکہ کرموں کو جبکہ وہ چھوٹے ہوں کافی غذا میسر آسکے۔ زمین جس میں شہتوت اگتا ہے، اور درختوں کی عمر اور حالت، کا لحاظ رکھنا کامیاب کرم پروری کے لیے نہایت ضروری ہے۔ مزدوروں کی وافر اور ارزان

رسید ایک اور ناگزیر عامل ہے۔ ہندوستان کے جن حصوں میں کرم پروری نے تھوڑی بہت کامیابی حاصل کی ہے وہ بنگال، کشمیر، اور میسور ہیں۔ اس کی وجہ یہ ہے کہ ان حصوں میں یہ کل شرائط و حالات موجود ہیں۔

کم و بیش سترھویں صدی کے ابتدائی تین چوتھائی حصے میں ایسٹ انڈیا کمپنی، خام ریشم کی تجارت میں خاص طور سے دلچسپی رکھتی تھی۔ بعد میں چل کر کمپنی نے یہ محسوس کیا کہ ہندوستانی ریشمی مصنوعات انگلستان کو برآمد کرکے زیادہ منافع حاصل کیا جا سکتا ہے، چنانچہ اس نے اس پالیسی کو اتنی سرگرمی اور کامیابی کے ساتھ عملی جامہ پہنایا کہ انگلستان کے جلاہے بھی گھبرا گئے۔ انگریز جلاہوں کی مخالفت کے باعث نیز دوسرے اسباب کی بنا پر ایسٹ انڈیا کمپنی نے دوبارہ خام ریشم کی تجارت کی جانب اپنا رخ پلٹا، اور سخت نقصان اٹھایا، جس کی بنا پر وہ ۱۸۳۵ء کے بعد تجارت میں سرگرم عملی حصہ لینے سے دست کش ہونے پر مجبور ہوگئی۔ اس اثنا میں خام ریشم کی تیاری کے موافق اور ریشمی مصنوعات کی تیاری کے مخالف پالیسی کا دیسی پارچہ بافی کی صنعت پر برا اثر پڑا[1]۔ اس کی حالت اور بھی زیادہ خراب اس قسم کے اسباب کی بنا پر ہوئی جن کو قالین اور شال کی اونی مصنوعات کے زوال کی توجیہ کے سلسلے میں بیان کیا جا چکا ہے، یعنی یورپی طلب کی نوعیت کی تبدیلی اور یورپ میں ریشم بافی کی ترقی جہاں یہ صنعت ہندوستانی صنعت پر فنی حیثیت سے سبقت لے گئی[2]۔ ان اسباب کی فہرست میں ایک اور سبب کا

[1] ریشمی صنعت کے زوال کا حال، برآمدی تجارت کے اعداد و شمار سے نمایاں طریقے پر معلوم ہوتا ہے۔ ۱۸۹۶ء میں ریشمی مصنوعات کی برآمد کی مالیت ۲۳,۹۶,۰۰۰ روپے تھی؛ ۱۹۲۶ء تا ۱۹۲۷ء میں اس کی مقدار ۲,۸۳,۰۰۰ روپے تھی۔

[2] ۱۸۳۰ء تک ہندوستان، بافتہ ریشم کی درآمد کے مقابلے میں برآمد زیادہ کرتا تھا، لیکن

اضافہ کرنا ضروری ہے، اور وہ یہ کہ یورپی بازاروں میں جاپان، چین اور ریاستہائے متحدہ ہندوستان کے حریفوں کی حیثیت سے داخل ہوئے۔ اور خود ہندوستان میں، دستی پارچہ پر تیار کی ہوئی اشیا کی طلب، تعلیم یافتہ اور خوش حال جماعتوں میں گھٹ رہی تھی۔ قدیم طبقۂ امرا اور شاہی درباروں کے مٹ جانے سے جو کمی پیدا ہو گئی تھی اس کو پورا کرنے کی توقع انھی جماعتوں سے کی جا سکتی تھی، لیکن اس کو انھوں نے پورا نہیں کیا۔

خلاصہ یہ کہ کرم پروری اور پارچہ بافی، دونوں، آج کل ہندوستان میں زوال پذیر ہیں۔ ہندوستان کی خام اشیا کی برآمد نہ صرف مقدار میں گھٹ گئی ہے، بلکہ شکل میں بھی بدل گئی ہے۔ موجودہ زمانے میں ریشم صرف ردی یا کوئے کی شکل میں برآمد کیا جاتا ہے۔ ہندوستان میں ایٹرن اس قدر خراب کیا جاتا ہے کہ بیرونی ممالک اس ملک سے کویا حاصل کرنے کو ترجیح دیتے ہیں اور ایٹرن کا کام خود ہی کر لیتے ہیں۔ یہی سبب ہندوستان میں درآمدہ ریشم کی روز افزوں مقبولیت کی توجیہ کرتا ہے۔ ہندوستانی پارچہ باف خود دیسی پیداوار کے مقابلے میں جو گرہوں اور کھلے ہوئے سروں سے بھری ہوئی اور غیر مساوی مضبوطی کی ہوتی ہے، زیادہ ہموار ایٹرے ہوئے چینی یا جاپانی تاروں کو ترجیح دیتے ہیں۔ ہندوستانی ریشم کی خوبی کی اصلاح و ترقی کے لیے خاص کر بنگال میں کوششیں کی جا رہی ہیں۔ چنانچہ اس صوبے کا محکمۂ زراعت کرم پروری کے دو مدرسے چلا رہا ہے۔ اور کرمی تخم کے کئی فارم بھی قائم کیے گئے ہیں، جن کا انتظام محکمے کی نگرانی کے تحت ان مدرسوں کے

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ: تقریباً ۱۸۸۰ء کے بعد سے اس کی ریشمی اشیا کا داخلی و بیرونی بازاروں سے اخراج عمل میں آیا، اور زمانۂ قبل از جنگ سے اس کی ریشمی مصنوعات کی برآمد میں خفیف سی کمی ہو گئی۔

فارغ التحصیل طلبہ کرتے ہیں۔ ان مدرسوں میں تربیت پائے ہوئے طلبہ کو ۲۵ روپے فی کس بطور عطیہ دیئے جاتے ہیں اور ان کو پرورشگاہیں تیار کرنے کے لیے سرکاری گھروں سے تخمی کرم فراہم کئے جاتے ہیں۔ اس کو منتخب پرورش کرنے والوں کا طریقہ Selected Rearir's gystem کہا جاتا ہے، اور اس سے اچھے نتائج پیدا ہو رہے ہیں۔ آسام اور کشمیر اور میسور جیسی دیسی ریاستوں میں بھی کرم پروری کی ہمت افزائی کی کوششیں کی جارہی ہیں۔ سنہ ۱۹۳۵ء میں حکومت ہند نے کرم پروری کی ایک شاہی کمیٹی قائم کی، اس کمیٹی کی سفارش کے مطابق ۹۴۰،۰۰۰ روپے کا عطیہ مختلف صوبوں کو دیا گیا، تاکہ اس کی مدد سے بنگال، آسام، مدراس، بہار، اوڑیسہ، اور برما میں کرم پروری کو ترقی دینے کے متعلق تجاویز عمل میں لائی جائیں[1]۔ ان تجاویز کا مقصد امراض سے محفوظ تخموں کی پیداوار میں اضافہ کرنا اور ریشم کے کیڑے کے مرض کے متعلق تحقیق میں مدد دینا ہے۔ حکومت ہند نے یکم اپریل سنہ ۱۹۳۵ء سے ۳۱ مارچ سنہ ۱۹۴۰ء تک ۵ سال کے لیے ایک لاکھ روپے سالانہ کا عطیہ دینے کا وعدہ کیا ہے۔ بیرونی ریشم کی درآمد پر ۱۵ فی صد کا اعلیٰ محصول (جو بغرض آمدنی عائد کیا گیا تھا) ریشم کی پیداوار کو بڑھانے میں مدد دے رہا تھا، لیکن سنہ ۱۹۲۷ء میں مصنوعی ریشم کی درآمد کے محصول کو $7\frac{1}{2}$ فی صد تک گھٹا دینے سے یہ امداد کم ہوگئی، اگرچہ سنہ ۱۹۳۱ء میں محصول کے تغیرات کے باعث اس محصول کو دوبارہ اسی کی سابقہ سطح ۱۵ فی صد پر بحال کر دیا گیا۔ مصنوعی ریشمی سوت کی درآمد چند سال سے بہت تیزی سے بڑھتی جا رہی ہے۔ چنانچہ سنہ ۲۳-۱۹۲۲ء اور سنہ ۲۹-۱۹۲۸ء کے مابین ۲۲۵،۰۰۰ پونڈ سے ۷۰۰،۰۰۰ پونڈ تک اضافہ ہوا۔ سنہ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں درآمد ۱۶،۶۰۰،۰۰۰ پونڈ کی انتہائی مقدار تک پہنچ گئی، اور اس کی قیمت ۹۹ لاکھ روپے

ص ۲۸

[1] دیکھو ایک کتاب موسوم بہ "ہندوستان سنہ ۱۹۳۴ء تا ۱۹۳۵ء میں" صفحہ ۲۸۔

ادا کی گئی۔ قیمتوں کی کمی اور مال کی خوبی نے مصنوعی ریشم کی مقبولیت کو بڑھانے میں مدد دی۔ مصنوعی ریشم کی درآمد زیادہ تر جاپان اور اٹلی سے ہوتی ہے۔ جہاں تک ریشم بافی کا تعلق ہے، یہ دیسی صنعت، عمدہ انتظام کی عدم موجودگی، متوسط چلا ہے کے مایوس کن محدود ذرائع اور پیدائش کے دقیانوسی طریقوں کی وجہ سے بیرونی مصنوعات کے لیے بتدریج جگہ خالی کر رہی ہے۔ ریشمی پارچوں کی صنعت کے لیے گھریلو صنعت کی حیثیت سے ہندوستان کے موجودہ حالات میں بعض غیر معمولی سہولتیں ہیں۔ ریشمی مصنوعات کا جدید میکانی آلات کی مدد سے بڑے پیمانے پر پیداوار تیار کرنا سوتی مصنوعات کے مقابلے میں زیادہ دشوار ہے اور ابھی اس ملک میں اس کا آغاز بھی بمشکل ہوا ہے۔ علاوہ ازیں ریشمی مصنوعات، ہندوستان میں زیادہ تر سامان تعیش کی نوعیت رکھتی ہیں اس لحاظ سے ان میں صنعت کاری کی حد تک بہت زیادہ تنوع کی گنجائش ہے۔ اس لیے ان میں ہمیشہ ایسا کام کافی موجود رہے گا جس کو صرف دستی کرگھے ہی سے انجام دیا جا سکتا ہے۔ رہا مکمل اشیا کی درآمد کا مسئلہ تو ملکی صنعت اس بنا پر بڑی حد تک محفوظ ہے کہ بیرونی مصنوعات پر محصول درآمد عائد ہے۔ چنانچہ خام مال کے مقابلے میں مصنوعات پر دگنا محصول وصول کیا جاتا ہے۔ آخر میں یہ کہ چند سال سے ہندوستانیوں میں حب وطن کی خاطر یہ رجحان نمایاں طور پر بڑھ چلا ہے کہ بیرونی اشیا کے مقابلے میں دیسی اشیا کو ترجیح دی جائے۔ اس طرح ایسا معلوم ہوتا ہے کہ ریشم کی گھریلو صنعت کے احیاء کے لیے حالات خاص طور پر موافق ہیں۔

یہاں یہ بتا دینا مناسب ہوگا کہ ہندوستانی محصول (پارچہ بافی
کی تامین) کے قانون بابتہ ۱۹۳۴ء نے بھی ان فیصلوں کو عملی جامہ پہنایا ص ۶۹
جو صنعت کرم پروری کی تامین کے مطالبات کی تحقیقات کرنے کی
غرض سے مقرر کردہ ٹیرف بورڈ کی سفارشوں کی بنا پر حکومت ہند نے کیے تھے

اس قانون کی رو سے خام ریشم، ریشمی سوت، ریشمی تھانوں، ملونی پارچوں، مصنوعی ریشم کے مختلف کپڑوں پر تامینی محصول عائد کئے گئے۔ علاوہ ازیں مصنوعی ریشمی سوت پر جو ریشمی سوت سے مسابقت کرتا ہے، محصول بلحاظ قیمت ۲۵ فی صد تک بڑھا دیا گیا، اور ایک متبادل اقل ترین مخصوص محصول ۳ آنے فی پونڈ مقرر کیا گیا۔

۳۹-دوسری گھریلو صنعتیں:- مختلف گھریلو صنعتوں کی موجودہ حیثیت جلد اول باب پنجم میں زیر عنوان "ہندوستان میں معاشی تغیر" بیان کردی گئی ہے، اور روغن برآری، دباغت، شیشہ سازی اور دیاسلائی کی گھریلو صنعتوں پر "صنائع" کے باب میں بحث کی جاچکی ہے۔ ذیلی زرعی صنعتوں کی موجودہ حالت اور مستقبل میں ترقی کے امکانات کا ذکر بھی زرعی تنظیم کے تحت جلد اول باب ہشتم میں کیا جاچکا ہے۔ ان کے علاوہ دوسری کئی گھریلو صنعتیں ہیں، مثلاً زردوزی، فرنیچر، قفل، چھری چاقو اور سونے اور چاندی کے تاروں اور دھاگوں کی صنعتیں، ظروف سازی، صابون سازی، کلاہ سازی، منکہ سازی، گڑھے اور چھوٹے مجسمے بنانا وغیرہ[1] جگہ کی قلت کے باعث ہم کل گھریلو صنعتوں پر یہاں تفصیلی بحث نہیں کرسکتے[2] صرف اتنا کہہ دینا کافی ہے کہ ہماری قومی معیشت میں ان کو جو دائمی اہم حیثیت حاصل رہے گی، اس کے مدنظر ہم جس طرح زراعت کو نظر انداز نہیں کرسکتے اسی طرح ان کو بھی نظر انداز نہیں کرسکتے، خواہ جدید وضع کی صنعتوں کی سریع ترقی کے لیے ہماری فکر وسعی کتنی ہی زیادہ

---

[1] مدراس کی مختلف گھریلو صنعتوں کے دلچسپ بیان کے لیے دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ "احاطہ مدراس کی گھریلو صنعتوں کا تبصرہ" نیز گاڈگل کی کتاب محولۂ بالا صـ ۲۹۹ تا صـ ۳۰۴۔

[2] ان صنعتوں میں سے بعض کی اُجرتوں کی تفصیلات کے متعلق دیکھو تھیمین کی کتاب محولۂ بالا باب ۶ ضمیمہ (۴)۔

کیوں نہ ہو۔

۲۰۔ گھریلو صنعتوں کو امداد دینے کے طریقے: [۱]

چھوٹے دستکار کی جہالت اور افلاس اور اس کی ہدایت و رہنمائی کے لیے کسی موثر انتظام کی عدم موجودگی، اس امر کو ضروری بنا دیتی ہے کہ اس کی امداد کے لیے ایک مکمل اور جامع پالیسی مرتب کی جائے اور اس کو عملی جامہ پہنایا جائے۔ پہلا بدیہی قدم یقیناً یہ ہوگا کہ عام تعلیم بہتر طریقے پر دی جائے اور اسی کے توسط سے صنعتی پیشوں میں دستی تربیت دینے کی کچھ کوشش کی جائے۔ علاوہ ازیں یہ ضروری ہے کہ دستکار کی تعلیم کا معقول انتظام خصوصی صنعتی مدارس میں کیا جائے جن کا ناظم صنعت و حرفت کی نگرانی میں ہونا بہتر ہوگا۔ بمبئی میں محکمۂ صنعت و حرفت نے دستی راچھ پر کام کرنے والے جلاہوں کے فائدے کے لیے پارچہ بافی کے چھ مدارس قائم کر رکھے ہیں۔ صنعتی کمیشن نے بھی یہ سفارش کی تھی کہ زیادہ ذہین دستکاروں کی تربیت کے لیے، سرکاری امداد و سرپرستی میں دستی راچھ کے مظاہرے کی فیکٹریاں کھولنی چاہئیں، اور پارچہ بافی کے مدرسوں سے ایک تجارتی شعبہ ملحق کرنا چاہیے۔ تاکہ اس طرح کے تربیت یافتہ دستکار جو زیادہ حوصلہ مند ہوں اپنے طور پر دستی راچھ کی چھوٹی فیکٹریاں کھولنے کے قابل ہو سکیں۔ قیدخانوں اور اصلاحی مدرسوں کے یتیموں کو مختلف حرفتی پیشے، مثلاً نجاری، بید بافی اور بانس کا کام وغیرہ سکھانے کا خاص انتظام کیا گیا ہے جس کا مقصد یہ ہے کہ قیدی محبس سے چھوٹنے کے بعد اہل حرفہ کے طور پر زندگی شروع کر سکیں۔ لیکن قیدیوں کی رہائی کے بعد ان کے دھندے کی، باقاعدہ نگرانی کافی طویل مدت تک نہیں کی جاتی؛ اور

[۱] دیکھو اے۔ جی کلو کی کتاب محولۂ بالا (The state Industry) باب ۲؛ اور بنک کاری کی مرکزی تحقیقاتی کمیٹی کی رپورٹ فقرہ ۳۰۰۔

یہ کہنا مشکل ہے کہ قیدیوں کو دست کاری کی تعلیم دینے کی یہ کوشش، گھریلو صنعتوں کو برقرار رکھنے میں کس حد تک مدد دے رہی ہے۔ گھریلو صنعتوں کو جو مشکلات عام طور سے پیش آتی ہیں ان میں سے ایک یہ ہے کہ عمدہ قسم کا ارزاں خام مال آسانی سے نہیں ملتا۔ چنانچہ دیسی سوت اور ریشم کی خوبی کی اصلاح و ترقی کی ضرورت ہے۔ ایک اور ضروری اصلاح یہ ہونی چاہئے کہ زیادہ مفید اور کارگر آلات اور اوزار ایجاد اور رائج کئے جائیں۔ بہار اور اوڑیسہ، میں صوبے کو دس حلقوں میں تقسیم کیا گیا ہے؛ اور ان میں سے ہر ایک میں ایک مظاہرہ کرنے والا متعین ہے، جو اصلاح و ترقی یافتہ آلات کا مظاہرہ کرنے کے لیے دورہ کرتا ہے۔ یہ مظاہرے کا نتیجہ انڈسٹریز انسٹی ٹیوٹ کے تجربوں پر مبنی ہیں جو اپنے مختلف شعبوں میں تجربے عمل میں لاتا ہے، کرگھوں رنگوں اور دوسرے لوازم وغیرہ کی رسد کا انتظام کرتا ہے، اور پارچہ بافوں میں نئے کپڑے اور نئی وضعیں رائج کرتا ہے۔ ریشمی صنعت کے لیے اسی قسم کی خدمات بھاگل پور سلک انسٹی ٹیوٹ انجام دیتا ہے، اور گیا کی آزمائشی کمبل ساز فیکٹری، جنوبی پٹنہ ڈویژن میں قدیم کمبل کی صنعت کے لیے یہی کام کر رہی ہے۔ صوبۂ متوسط میں، محکمۂ صنعت و حرفت نے جلاہوں میں ترقی یافتہ ڈھرکی کو رائج کرنے کے لیے باضابطہ کوشش شروع کردی ہے فنی تربیت کی سہولتیں اور فنی مشورہ مہیا کرکے اور دست کاروں کو نئے نمونے اور نئی وضعیں بتلا کر بھی بیش بہا مدد دی جا سکتی ہے۔ بعض صورتوں میں پیدائش کی بہتر تنظیم بھی مفید ہو سکتی ہے۔ مثلاً یہ ہو سکتا ہے کہ سادہ گھریلو صنعتوں میں بھی تقسیم عمل کی زیادہ گنجائش نکل آئے۔ مزدوروں کو ایک چھت کے نیچے جمع کرنے سے ایک طرح کا فیکٹری کا طریقہ قائم ہو جائے گا، اگرچہ یہ فیکٹری، گنجان شہری علاقے میں واقع نہ ہو اور میکانی قوت کا استعمال نہ کرے۔ اس قسم کا انتظام اس لیے ناکام رہا کہ گھریلو صنعت میں کام کرنے والے آزاد مزدور کو فیکٹری کے ضبط کی بآسانی

تربیت نہیں دی جاسکتی۔ تنظیم کی ایک اور صورت یہ ہوسکتی ہے کہ مزدور اپنے ذاتی گھروں میں فیکٹری کے منتظموں کے زیر نگرانی کام کریں، اور منتظم، پیدائش کے لیے مالی امداد مہیا کرنے اور تیار شدہ اشیا فروخت کرنے کی ذمے داری لیں۔ لیکن اس طریقے میں خرابی یہ ہے کہ کارخانہ داروں کو کاریگروں کی عرق ریز محنت سے معمولی کارخانوں کے مقابلے میں کہیں زیادہ ناجائز فائدہ اٹھانے کا موقع حاصل ہوجائے گا۔

دست کار کو ضروری اصل مہیا کرنے کے سلسلے میں صنعتی کمیشن نے ص۱۸
یہ مشورہ دیا ہے کہ بعض صورتوں میں ناظم صنعت وحرفت کی جانب سے قلیل مقدار قرضے دیے جانے چاہئیں، یا آلات اور کلیں، قسط واری خرید کے طریقے پر فراہم کرنی چاہئیں، تاکہ وہ بالآخر دست کاروں کی ملک بن جائیں۔ لیکن اس مسئلے کا سب سے زیادہ امید افزا حل قرضۂ امداد باہمی میں ملتا ہے۔ امداد باہمی کا اصول، چھوٹے دست کار کی حالت کی اصلاح کے لیے نہایت نفع بخش معلوم ہوتا ہے[1] خواہ معتدل شرح سود پر قرضہ مہیا کرنے کا اصول اختیار کیا جائے یا خام اشیا اور آلات کی خریداری یا مکمل اشیا کی فروخت میں مدد دینے کا۔ اگر صنعتی بنک کھولے جائیں تو ان کے لیے نہ صرف بڑے پیمانے کی صنعت بلکہ چھوٹے پیمانے کے کاروبار کی مالی مدد کرنا بھی ممکن ہوگا، چنانچہ بنک اپنی متعدد شاخیں قائم کرکے ان سے اتصال قائم رکھ سکتے ہیں[2]۔ موجودہ نظام کی ایک اور کمزوری یہ ہے کہ فروخت کا کوئی کارگر اور معقول انتظام نہیں ہے۔ چنانچہ دست کار اپنی اشیا کی بہترین قیمت حاصل کرنے میں اس لیے ناکام رہتا ہے کہ وہ اپنی اشیا کی مناسب تشہیر نہیں کرسکتا۔ لکھنؤ اور لاہور میں صنعت وحرفت کی فروخت گاہیں قائم کرنے کا مقصد کسی حد تک

[1] دیکھو جلد اول باب (۱۰) فصل (۱۱)۔
[2] دیکھو بمبئی کی صوبہ داری بنک کی تحقیقاتی کمیٹی کی رپورٹ، فقرہ ۱۰۷۷۔

اسی وقت کا رفع کرنا ہے، لیکن خاطر خواہ نتائج پیدا کرنے کے لیے ایسی متعدد فروخت گاہیں درکار ہیں۔ دوسرے ملکوں میں فروخت کے انتظام پر خاص توجہ دی جاتی ہے۔ جرمنی کے کھلونے بنانے کی صنعت اور جاپان کی گھریلو صنعتیں، اپنی کامیابی کے لیے اس کاروباری تنظیم کی رہین منت ہیں جو ان کی پیداوار حاصل کرلیتی ہے اور اس کو ملک کے اندر و باہر فروخت کرتی ہے۔ موجودہ زمانے میں بیرونی بازاروں کو ہندوستان میں نظر انداز کیا جاتا ہے اور داخلی بازار کی طرف بھی مناسب توجہ نہیں کی جاتی۔ بمبئی کے سودیشی ذخائر، دیسی پیداوار کی اندرونی تقسیم کا ایک سرگرم اور کامیاب ذریعہ ہونے کی حیثیت سے ایک عمدہ مثال اور ایک قابل تقلید نمونہ ہیں۔ محکمۂ صنعت و حرفت کو اس قسم کے کاروباری اداروں سے اس غرض سے تعاون کرنا چاہیے کہ ہندوستانی دست کاروں کی پیداوار ملک کے طول و عرض میں اور بیرون ملک صارفون کے ہاتھ میں پہنچائی جائے۔ اس قسم کا انتظام کرنے اور انجمن ہائے امداد باہمی قائم کرنے کے علاوہ ایک مرکزی تجارتی نظام ضروری ہے، نہ صرف گھریلو صنعتوں کی پیداوار کے لیے وسیع ترین ممکنہ بازار حاصل کرنے کے لیے بلکہ علاحدہ اور بے تعلق گھریلو صنعتوں میں انضمام اور اتحاد پیدا کرنے کے لیے بھی۔ بنک کاری کی صوبہ داری تحقیقاتی کمیٹی نے گھریلو صنعتوں کی پیداوار کو اکٹھا اور فروخت کرنے کی غرض سے اجازت یافتہ ذخائر اور امداد باہمی کے اصول پر تھوک فروش فروخت گاہیں قائم کرنے کی موافقت میں جو سفارش پیش کی تھی اس کی تائید بنک کاری کی مرکزی تحقیقاتی کمیٹی نے بھی کی۔ مرکزی کمیٹی نے یہ
صہ۸۲ توقع ظاہر کی کہ ان کی مدد سے اور کمیٹی کی مجوزہ صوبہ واری فروخت کی مجلسوں کی نگرانی کے تحت، فروخت کے انتظام کی مشکلات کل نہیں تو بڑی حد تک ضرور رفع ہو جائیں گی۔[۱]

---

[۱] دیکھو بنک کاری کی مرکزی تحقیقاتی کمیٹی کی رپورٹ، فقرہ (۲۹)۔

دستی راچھ کی پیداوار کی فروخت کے انتظام کے مسئلے پر چھٹی صنعتی کانفرنس سنہ ۱۹۳۴ء میں غور کیا گیا اور اس کے بعد سے، مدراس، بمبئی، بنگال، صوبۂ متوسط و برار، پنجاب، بہار، اڑیسہ، اور برما کی صوبہ واری حکومتوں نے مفید تجاویز اختیار کیں جو امداد باہمی کے اصول پر مبنی ہیں۔ بمبئی میں اہم مقامات پر امداد باہمی کی پانچ علاقہ واری صنعتی انجمنیں قائم کی گئی ہیں۔ ہر انجمن کی اپنی ایک دوکان ہوگی جو دستی راچھ پر کام کرنے والے جلاہوں کی پیداوار کچھ رقم پیشگی ادا کر کے حاصل کرے گی اور کمیشن کے اصول پر فروخت کرے گی۔ فروخت کے انتظام کے متعلق ایک افسر بھی مقرر کیا گیا ہے[1]۔

یہ شکایت عام طور پر سنی جاتی ہے کہ اس ملک کے لوگوں میں جن میں تعلیم یافتہ طبقہ بھی شامل ہے فنی اور صنعت کاری کا ذوق کم ہو گیا ہے۔ ملکی صنعت کاری کی پیداوار کی وسیع پیمانے پر تشہیر نہ صرف دست کاری کو فائدہ پہنچائے گی، بلکہ لوگوں میں مناسب جمالیاتی ذوق پیدا کرنے میں بھی مدد دے گی۔

حکومت ایک اور طریقے سے بھی امداد کر سکتی ہے، اور وہ یہ ہے کہ گھریلو صنعتوں تک اپنی سرپرستی کو وسیع کرے۔ چنانچہ صوبۂ متحدہ کے محکمۂ خرید اشیا نے بظاہر اس پالیسی کو تسلیم کر لیا ہے، اور جب کبھی ممکن ہو مقامی صناعوں ہی سے اشیا خریدتا ہے۔

گھریلو صنعتوں کے احیاء میں روزافزوں سرکاری دلچسپی کی ایک اور خوش آیند علامت کو بیان کیا جا چکا ہے، یعنی یہ کہ مختلف صوبوں نے

---

[1] فروخت کے انتظام کی مختلف تجاویز کے لیے دیکھو ایک رپورٹ موسوم،

بہ stat action in respect of Indristries

برائے سنہ ۱۹۲۸ء تا سنہ ۱۹۳۵ء صـ ۲۶ تا صـ ۲۹ اور سالانہ رپورٹ انجمن ہائے امداد باہمی (بمبئی)

برائے سنہ ۱۹۳۵ء تا سنہ ۱۹۳۶ء فقرہ ۱۰۸۔

صنعتوں کی سرکاری امداد کے قوانین منظور کئے ہیں۔ بنک کاری کی مرکزی تحقیقاتی کمیٹی کی اس سفارش سے ہمیں اتفاق ہے کہ صوبہ واری حکومتوں کو چاہئے کہ اپنی سرگرم توجہ کو دیہی اور گھریلو صنعتوں کی طرف اس واقعے کے مدنظر مبذول کریں کہ ان میں سے بعض صنعتیں زرعی آبادی کی بڑی اکثریت کے لیے ذیلی پیشے مہیا کرتی ہیں؛ اور بعض صنعتوں کے بارے میں اس کا قرینہ ہے کہ وہ ان لوگوں کے لیے جو اس وقت زراعت میں مصروف ہیں بدل کے طور پر پیشہ مہیا کریں[1]۔

۴۱۔ گھریلو صنعتوں کی سرکاری امداد کی حالیہ تدابیر۔

حکومت ہند چند سال سے، ہندوستانی گھریلو صنعتوں، خاص کر دستی راچھ کی سوتی صنعت اور کرم پروری کی صنعت کی ترقی میں گہری دلچسپی لے رہی ہے۔ جولائی ۱۹۳۴ء میں چھٹی بین صوبہ جاتی صنعتی کانفرنس منعقد ہوئی اور اس میں ان تجاویز پر بحث کی گئی جو مختلف صوبہ جاتی حکومتوں نے ملک کی سب سے بڑی صنعت، یعنی دستی پارچہ بافی کی ترقی کے لیے پیش کی تھیں۔ صہ۸۳
حکومت ہند نے کانفرنس میں یہ اعلان کیا کہ اس نے دستی راچھ کی صنعت کی ترقی کے لیے سالانہ ۵ لاکھ روپے خرچ کرنے کا فیصلہ کیا ہے[2]۔ اس طرح مختلف صوبوں میں جن تجاویز پر روپیہ خرچ کیا گیا کئی طرح کی ہیں۔ چنانچہ جلاہوں کو مختلف ترقی یافتہ طریقہ ہائے پیدائش میں تربیت دینا فروخت گاہوں اور دستی راچھ کی پیداوار

---

[1] دیکھو بنک کاری کی مرکزی تحقیقاتی کمیٹی کی رپورٹ، فقرہ (۳۰۹)۔
[2] دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ (stat action in respect of Indristries) بابتہ ۱۹۲۸ء تا ۱۹۳۵ء صفحہ ۲۰۔

کی فروخت کے لیے جلاہوں کی انجمن ہائے امداد باہمی کا قائم کرنا، اور نئے نمونوں اور نئی وضعوں اور جدید آلات کا رائج کرنا، ان تجاویز میں شامل ہیں۔ مختلف صوبوں کو صوبہ واری مصارف اور سوت کے صرف کی بنیاد پر رقمیں عطا کی گئیں۔ چھٹی صنعتی کانفرنس نے یہ بھی فیصلہ کیا کہ دستی راچھ کی کلوں اور کپڑوں کی نمائش کی جائے[1]۔ ہم پہلے ہی ان تدابیر پر تبصرہ کر چکے ہیں جو حکومت ہند نے صنعت کرم پروری کی ہمت افزائی اور تامین کے لیے اختیار کی تھیں۔ ۱۹۳۶ء کے اوائل میں حکومت ہند نے اونی صنعت کی تامین کے لیے ٹیرف بورڈ کی سفارش کو قبول کرنے سے انکار کرتے ہوئے اپنے اس ارادے کا اعلان کیا کہ وہ گھریلو صنعت کے فائدے کے لیے مجلس قانون ساز سے پانچ سال کے لیے ۵ لاکھ روپے کے عطیے کی منظوری کی درخواست کرنا چاہتی ہے۔

۱۹۳۷ء میں کانگریسی وزارتوں کے برسر عہدہ آنے کے بعد سے مختلف صوبہ واری حکومتیں ملک کی گھریلو صنعتوں کو از سر نو زندہ کرنے اور ترقی دینے میں جو دلچسپی لے رہی ہیں اس پر نظر کرتے ہوئے یہ توقع کی جاتی ہے کہ اس سمت میں ترقی کی رفتار تیز ہو جائے گی[2]۔

---

[1] دیکھو صنعتی کانفرنس کے ساتویں اجلاس منعقدہ دہلی (اکتوبر ۱۹۳۵ء) کی روداد۔

[2] ۱۹۳۵ء میں انڈین نیشنل کانگریس کی سرپرستی میں ایک "انجمن ترقی صنائع ہند" قائم ہوئی تھی۔ اس انجمن نے دیہات کی گھریلو صنعتوں میں نئی جان ڈالنے اور ان کی ہمت افزائی کرنے کے بارے میں جو تدابیر اختیار کیں ان کی تفصیلات کے لیے دیکھو انجمن مذکور کی "سالانہ رپورٹیں"۔

تیسرا باب

ص۸۴

صنعتی مزدور

۱۔ ہندوستان میں مزدوروں کے مسائل کی روز افزوں اہمیت

بڑے پیمانے کی صنعت کی تدریجی ترقی اور کارخانے کے شہروں کی نشوونما کے ساتھ ساتھ، مزدوروں کے جدید مسائل جن سے مغرب کو سابقہ پڑ رہا ہے، ہندوستان میں بتدریج نمایاں حیثیت حاصل کرتے جا رہے ہیں۔ ہمارے ملک کی صنعتی ترقی کی رفتار سست ہونے کے باعث یہاں کے مزدوروں کے مسائل ابھی ویسے پیچیدہ نہیں ہیں جیسے کہ مغرب میں ہیں۔ لیکن وہ وقت دور نہیں جبکہ یہاں بھی وہ اسی طرح کی وسعت و اہمیت حاصل کر لیں گے۔ جنگ عظیم نے عوام میں بیداری پیدا کر دی ہے! اور مزدوروں کو اپنی اہمیت، حقوق اور مرتبے کا زیادہ احساس ہوتا جا رہا ہے۔ جنگ عظیم کے زمانے میں اور اس کے بعد قیمتوں کے اضافے نے نہ صرف مصارف زندگی میں بڑی حد تک اضافہ کر دیا جس کی وجہ سے مزدوروں میں بے چینی پیدا ہو گئی، بلکہ مزدوروں کو اپنے اغراض کی حفاظت کی غرض سے اپنی تنظیم کرنے پر مجبور کر دیا۔ ہندوستان کی تحریک مزدوران اب بین قومی مزدوروں کی تحریک سے ملا دی گئی

ہے؛ اور ہندوستانی مزدوروں کے نمائندے سالانہ منعقد ہونے والی بین قومی مزدور کانفرنس میں شریک ہوتے ہیں۔ مجلس اقوام نے ہندوستان کو صنعتی اہمیت رکھنے والے چوٹی کے آٹھ ملکوں میں سے ایک تسلیم کرلیا ہے۔ آخر میں یہ کہ حکومت اور عوام اس بات کو زیادہ سے زیادہ محسوس کرتے جارہے ہیں کہ صنعتوں کو کارگزار اور قانع مزدوروں کی کافی رسد ملنے کو یقینی بنانے کی قومی اہمیت کیا ہے چنانچہ مئی ۱۹۲۹ء میں مزدوروں کے مسائل پر غور کرنے کے لیے رائٹ آنریبل جے۔ ایچ وٹلے کی صدارت میں ایک شاہی کمیشن کا تقرر اسی احساس کا ثبوت تھا۔ کمیشن کی سفارشوں کو حکومت کی مزدوروں کے متعلق پالیسی کی بنیاد تسلیم کرلیا گیا ہے، اور ان سفارشوں نے مزدوروں کے متعلق حالیہ قانون سازی کو بہت بڑی حد تک متاثر کیا ہے[1]۔ ایک اور عامل جس کے متعلق وثوق کے ساتھ کہا جاسکتا ہے کہ وہ حکومت کو مزدوروں کے متعلق پالیسی پر قطعی اثر ڈالے گا یہ ہے کہ ۱۹۳۷ء کے وسط سے برطانوی ہند کے بیشتر صوبوں میں کانگریسی وزارتیں قائم ہوگئی ہیں۔ اس سلسلے میں ہم اس اخباری اعلان کی طرف توجہ مبذول کرانا چاہتے ہیں جو حکومت بمبئی نے اگست ۱۹۳۷ء میں جاری کیا تھا اور جس میں صنعتی مزدور کی نسبت اپنی پالیسی کی توضیح کی تھی: "حکومت کا مقصد یہ ہے کہ معاشری و معاشی نظم کو ایسے طریقے سے مرتب کرنے کی کوشش کرے کہ اس کی بنا پر مزدور کو یہ اطمینان ہوجائے کہ وہ کم از کم اپنی اقل انسانی ضرورتیں پوری کرسکیگا"

[1] وٹلے کمیشن کی رپورٹ جون ۱۹۳۱ء میں شائع ہوئی، اور اس باب میں اس کا ذکر ہر جگہ "مزدور کمیشن کی رپورٹ" کے نام سے کیا گیا ہے۔ اس نام کے ساتھ جو اعداد درج ہیں وہ رپورٹ کے صفحوں کو ظاہر کرتے ہیں چنانچہ "مزدور کمیشن کی رپورٹ ۴" کا مطلب "مزدور کمیشن کی رپورٹ صفحہ ۴" ہے۔

صـ۸۵ کام کی ضمانت مل جائے گی، بیروزگاری کے زمانے میں بدل کے طور پر دوسرے پیشوں میں کام کی سربراہی کی جائے گی اور معذوری اور کام نہ کر سکنے کے زمانے میں اس کی مالی امداد کی جائے گی[۱]۔ بمبئی کے پیش نامے کو مزدوروں کے متعلق کل ہند پالسی کی اساس کے طور پر قبول کر لیا گیا ہے۔

۲۔ فیکٹری کے مزدوروں کی ترقی۔

سنہ ۱۸۷۹ء تا سنہ ۱۸۸۰ء میں ۴۷۸۵۵ اشخاص ملک کی سوتی گرنیوں میں کام پر لگے ہوئے پائے گئے۔ سنہ ۱۸۸۹ء میں ۹۵۲۲۲ مزدور سن کی گرنیوں میں کام کر رہے تھے[۲]۔ سنہ ۱۸۹۲ء اور سنہ ۱۹۲۹ء کے درمیان ہندوستانی فیکٹریوں کے قانون کے تابع فیکٹریوں کی تعداد ۶۵۰ سے بڑھ کر ۸۱۲۹ تک ہو گئی، اور اسی زمانے میں ان میں کام کرنے والے مزدوروں کی تعداد کم و بیش ۳۴۴۰۰۰ سے بڑھ کر ۱۵۵۳۱۶۹ تک ہو گئی۔ عمالی کمیشن کے تخمینے کے مطابق مدامی کارخانوں کے[۳] مزدوروں کی تعداد تقریباً ۲۵۰۰۰۰ تھی۔ سنہ ۱۹۲۴ء میں دفتر ہند نے مجلس اقوام میں جو یادداشت پیش کی اس میں ہندوستان کے مزدوروں کی مجموعی تعداد کے بارے میں حسب ذیل اعداد ملتے ہیں جو قابل لحاظ

---

[۱] دیکھو "لیبر گزٹ" بابتہ اگسٹ سنہ ۱۹۳۷ء صـ۹۱۸ اور صـ۹۲۲ تا صـ۹۲۴۔

[۲] دیکھو آر، کے، داس کی کتاب موسوم بہ "ہندوستانی کارخانوں کے مزدور" صـ۱۵ تا صـ۱۷۔

[۳] "مدامی کارخانوں" کے مفہوم سے حسب ذیل کارخانے خارج ہیں:
(۱) وہ کارخانے جو زیادہ تر زرعی پیداوار پر اس کی خام حالت میں کام کرتے ہیں؛
(۲) وہ کارخانے جو صرف سال کے ایک حصے میں کام کرتے ہیں اور
(۳) وہ کارخانے جو یا تو کوئی میکانی قوت استعمال نہیں کرتے یا قوت کو استعمال کر کے

ہیں :-

(۱) زرعی مزدور (۷۷,۶۶۴,۸۸۶ ملکی کاشتکاروں کو خارج کرکے)
جو بین قومی عمالی دفتر کے کام کے حدود میں آتے ہیں۔ ۲۷,۸۱۰,۱۳۰
(۲) بحری مزدور (خلاصی) وغیرہ ——————— ۱۴۱,۰۰۰
(۳) صنعتوں میں کام کرنے والے مزدور بشمول گھریلو
صنعتوں، کانوں اور نقل وحمل کے مزدوروں کے } ۲۰,۲۱۹,۰۰۰

جیسا کہ ۱۹۳۱ء کی مردم شماری سے ظاہر ہوتا ہے، زرعی مزدوروں کی تعداد بڑھ کر تقریباً ۳۱,۵۰۰,۰۰۰ ہوگئی ہے۔ صنعت، تجارت، نقل وحمل اور معدنوں میں کام کرکے کمانے والوں اور متعلقین کی تعداد ۲۶,۰۰۰,۰۰۰ تھی۔ فیکٹریوں کی کل ہند رپورٹ (بابت ۱۹۳۵ء) کے مطابق ہندوستان میں فیکٹریوں کی مجموعی تعداد ۸۸۳۱ تھی اور ان میں روزمرہ کام کرنے والے مزدوروں کی اوسط تعداد ۱,۶۱۰,۹۳۲ تھی۔ اسی سال ہندوستانی کانوں میں کام کرنے والے مزدوروں کی تعداد ۲۵۳,۹۷۰ تھی۔ اگر محض مزدوروں کی مجموعی تعداد کو معیار آزمائش قرار دیا جائے تو ہندوستان بآسانی دنیا کا پہلا ملک ہے۔ کل یورپ کے مرد مزدوروں کے مقابلے میں ہندوستان کے مرد مزدوروں کی تعداد ایک کروڑ سے زیادہ ہے؛ چنانچہ وہ اس اعتبار سے اٹلی (۱,۲۷۵,۰۰۰) جاپان (۱,۸۸۰,۰۰۰) بلجیم (۲,۰۶۰,۰۰۰) اور سوئیزرلینڈ (۱,۶۷۷,۰۰۰) پر سبقت لے جاتا ہے۔

۳۔ صنعتی مزدوروں کی رسد اور اسکی نقل پذیر نوعیت

ہندوستانی فیکٹریوں کے مزدور مغربی ممالک کی طرح صحیح طور پر اجرت کمانے والی جماعت نہیں ہیں۔ ان ممالک میں مزدور صنعتی کام کرنے والوں کی ایک

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ بھی ۲۰ مزدوروں سے کم سے کام لیتے ہیں۔

مستقل جماعت ہیں جو زمین سے قطعاً بے تعلق ہے۔

ان میں سے اکثروں نے شہروں میں پرورش پائی، اور بعض دیہات کو مستقل طور پر چھوڑ کر شہروں میں جا بسے ہیں۔ مغرب کے صنعتی مزدور کی اعلیٰ استعداد کا سبب بڑی حد تک یہ ہے کہ اسکی پرورش ابتدا ہی سے فیکٹری کے رقبے میں ہوئی ہے۔ اس کے برخلاف ہندوستانی فیکٹری کا مزدور عام طور پر نقل پذیر ہوتا ہے اور اپنے گاؤں سے شاذ ہی اپنا تعلق منقطع کرتا ہے۔ یہ کہنا صحیح نہیں ہے کہ ٹھیٹ ہندوستانی فیکٹری کا مزدور اساسی طور سے کاشت کار ہے جس نے اپنا زرعی کام صرف عارضی طور پر اس غرض سے ترک کر دیا ہے کہ شہر میں کچھ مدت تک صنعتی کام کر کے اپنی آمدنی میں اضافہ کرے۔ زراعت سے قلیل مدت کے لیے 'رنگروٹوں کی بھرتی کا تخیل اس واقعے کی بنا پر تازہ رہتا ہے کہ بعض نئے رنگروٹ دیہات کو جلد لوٹ جاتے ہیں اور عام طور پر مزدور ایک ہی فیکٹری میں زیادہ مدت تک نہیں ٹکتے۔ یہ واقعہ ہے کہ صنعتی مرکزوں میں ہندوستانی مزدوروں کی بڑی تعداد دراصل دیہقانی ہوتی ہے، یعنی ان کی پرورش گاؤں میں گاؤں کے روایات کے تحت ہوتی ہے، اور ان میں سے اکثر اپنے گاؤں کو لوٹنا چاہتے ہیں اور لوٹنے میں کامیابی بھی حاصل کرتے ہیں۔ حال میں قائم شدہ صنعتی آبادی کے بڑے حصے کی رسد کاشتکاروں سے پوری ہوتی ہے اگرچہ کچھ حصے کی رسد مختلف دیہی پیشوں سے بھی حاصل ہوتی ہے۔ فیکٹری کے مزدور جو زراعت سے کچھ مالی منفعت حاصل کرتے ہیں تعداد میں اتنے زیادہ نہیں ہیں جتنے کہ عام طور سے خیال کئے جاتے ہیں۔ ان میں سے اکثر زراعت میں صرف بالواسطہ دلچسپی رکھتے ہیں۔ مثلاً ممکن ہے کہ وہ ایک ایسے مشترکہ خاندان کے رکن ہوں جس کے پاس زرعی زمین ہو یا ایسے قریبی رشتے دار رکھتے ہوں جو زراعت میں سرگرمی کے ساتھ مصروف ہوں۔ اکثر صنعتی مزدور دیہات میں پیدا

ہوتے ہیں اور یہیں ان کا بچپن کا زمانہ گزرتا ہے؛ اس میلان کو اس بنا پر تقویت حاصل ہوتی ہے کہ صنعتی کارخانوں میں کام کرنے کی بیشترین عمر بڑھادی گئی ہے۔ اکثر مزدور اپنے اہل وعیال کو اپنے پیچھے دیہات میں چھوڑ جاتے ہیں، اور اس صورت میں بھی جبکہ بیوی اپنے شوہر کے ساتھ شہر جاتی ہے زچگی کے لیے گاؤں کو واپس بھیجدی جاتی ہے۔ ہندوستانی صنعت کی تدریجی ترقی و توسیع کے ساتھ ساتھ دیہی علاقوں سے حاصل ہونے والے مزدوروں کی تعداد بھی بڑھ رہی ہے۔ مالی حالات جتنی دفعہ اجازت دیں اتنی دفعہ مزدور اپنے گاؤں کو جاتا ہے۔ لیکن جب وہ گاؤں کو لوٹتا ہے تو لازمی طور پر اس غرض سے نہیں کہ زرعی کاروبار میں مدد کرے۔ ممکن ہے کہ وہ بیکار رہنے کو ترجیح دے اور جس وقت تک ممکن ہو چھٹی منائے۔ وہ شہر میں جب تک رہتا ہے گاؤں سے اس حد تک تعلق برقرار رکھتا ہے جس حد تک اسے اپنے خاندان یا رشتہ داروں یا ساہوکار کو ترسیل رقم کرنی ہے۔ (دیکھو مزدور کمیشن کی رپورٹ، (۱۱ تا ۱۴))۔

دیہات سے قصبات کی طرف مزدوروں کی نقل کے اسباب کو یہاں مختصراً جانچنا مناسب ہوگا۔ بے زمین دیہی مزدوروں کی بڑھتی ہوئی جماعت، زرعی مصیبت کو سب سے پہلے محسوس کرتی ہے، اور ترقی یافتہ وسائل آمد و رفت ان کو اس قابل بناتے ہیں کہ فیکٹریوں، کارخانوں، گودیوں، کانوں، جدید وضع کے کھیتوں، اور ریلوے اور آب پاشی جیسے بڑے کارہائے عامہ میں کام اور اعلیٰ اجرت کی تلاش میں دیہات کو چھوڑیں۔ بعض صوبوں، مثلاً صوبجات متحدہ، بہار واڑیسہ میں اور بمبئی پریسیڈنسی کے بعض علاقوں مثلاً رتنا گیری میں آبادی کی گنجائش اور زمین پر دباؤ اس قدر زیادہ ہے، اور غیر معاشی کھیتوں کی خرابی اس قدر بڑھ گئی ہے کہ چھوٹے زمیندار ذریعۂ معاش پیدا کرنے کے لیے ہر سال قصبوں اور شہروں کو منتقل ہونے پر مجبور رہیں۔ مشترکہ خاندان کا طریق بھی، ایسی

نقل میں اس وجہ سے سہولتیں بہم پہنچاتا ہے کہ خاندان کے بعض ارکان اپنا گھر برخاست کئے بغیر یا اپنی زمین چھوڑے بغیر گاؤں سے ہٹ سکتے ہیں، اس لیے کہ گھر اور زمین کو ان دوسرے ارکان کی نگرانی میں رکھا جاسکتا ہے جو گاؤں میں ٹھیرے رہتے ہیں۔ بعض اوقات ممکن ہے کہ کاشت کار، دیہی مہاجن سے اپنا پیچھا چھڑانے یا مویشی یا زمین خریدنے کی خاطر زیادہ کمانے کے خیال سے شہروں میں کام تلاش کرے۔ اس کے علاوہ بعض اوقات نیچ ذات کے دیہی خدمت گار اپنے مستقبل کو سدھارنے کی غرض سے گاؤں چھوڑ کر شہروں کو چلے جاتے ہیں۔ دہقان کو شہر میں منتقل ہونے کی ترغیب دینے والے اسباب خواہ کچھ ہی ہوں ایک بات جو یاد رکھنے کے قابل ہے یہ ہے کہ وہ گاؤں سے اپنا تعلق برقرار رکھتا ہے۔ مزدور کمیشن کے بقول اس کا اصلی سبب یہ ہے کہ " اس نقل و حرکت کا محرک بالکل یکطرفہ ہوتا ہے یعنی گاؤں کے حالات اس کو ترک وطن پر مجبور کرتے ہیں۔ شہر کی کشش یا کوئی بڑی اُمنگ اس کو صنعتی مزدور کی حیثیت سے شہر کی طرف نہیں لیجاتی اسی لیے شہر میں اس کی دلبستگی نہیں ہوتی اور جب وہ گاؤں چھوڑتا ہے تو ضروریات زندگی کی فراہمی کے سوا کوئی اور آرزو اس کے دل میں نہیں ہوتی۔ اگر ان صنعتی مزدوروں کو گاؤں ہی میں کافی غذا اور لباس میسر آسکتا تو بہت کم تعداد صنعت میں کام کرتی۔ غرض شہر ان کو اپنی طرف نہیں کھینچتا، بلکہ گاؤں ان کو شہروں کی طرف ڈھکیلتے ہیں۔" (مزدور کمیشن کی رپورٹ، ۴)۔

۴۔ نقل وطن کے نتائج و اثرات۔

نقل وطن کی وجہ سے فیکٹری کے مزدوروں کے اکثر طبقے خود کو رسم و رواج اور روایات کے بالکل غیر مانوس ماحول میں پاتے ہیں۔ بلکہ ان کو مختلف زبان سے بھی سابقہ پڑتا ہے۔ قدیم رسم و رواج کمزور پڑ جاتے اور ان کی قوت

ٹوٹ جاتی ہے۔" دیہی زندگی کو اس کی اجتماعی اور مربوط نوعیت دینے والے بندھن ڈھیلے پڑ جاتے ہیں، نئے بندھن آسانی سے قائم نہیں ہوتے، اور زندگی زیادہ انفرادی بن جاتی ہے۔" اس کے علاوہ آب و ہوا کے اساسی اختلاف، ناقص غذا، انتہائی گنجانی، حفظ صحت کے ناکافی انتظام اور اپنے خاندان سے جبری جدائی کے ترغیبات کے باعث مزدور کی صحت و تندرستی پر بہت سخت دباؤ پڑ سکتا ہے۔ بعض خرابیوں کی وجہ سے جو دیہات میں بڑی حد تک موجود نہیں ہوتیں مثلاً شراب نوشی اور جوا بازی، مزدور کے اخلاق پر بھی برا اثر پڑتا ہے کام کے حالات و شرائط کی حد تک مزدور یہ محسوس کرتا ہے کہ اس پر غیر معمولی دماغی و جسمانی دباؤ پڑ رہا ہے، جس کا باعث یہ ہے کہ فرصت کے طویل وقفوں کے ساتھ بے قاعدہ کام کرنے کے بجائے جس کا وہ خوگر تھا اس کو باضابطہ اور مقررہ گھنٹوں میں مسلسل محنت کرنی پڑتی ہے۔ یہ مشکلات کئی نئے رنگروٹوں کی برداشت اور تحمل سے زیادہ ہوتی ہیں اور ان کو مجبور کرتی ہیں کہ وہ اپنے دیہات کو لوٹ جائیں۔ چونکہ مزدور اس بات کا خواہاں ہوتا ہے کہ آخر میں اپنے وطن یعنی گاؤں ہی کو لوٹے، اس لیے وہ اپنے شہر کے کام میں مستقل طور پر دلچسپی لینے کے قابل نہیں رہتا، اور یہ ان اسباب کے منجملہ غالباً ایک سبب ہے جو اس کو فنی کارکردگی و استعداد کا اعلیٰ معیار حاصل کرنے سے باز رکھتا ہے۔ اس کے اپنے گاؤں کے متواتر چکروں یا دوسرے اسباب کے باعث اس کا اپنے کام سے جلد جلد غائب ہو جانا، آجروں اور اَجیروں میں ربط قائم کرنے کو مشکل بنا دیتا ہے، اور خود مزدوروں میں موثر اتحاد کی ہر شکل کے منافی ہے۔ جو مزدور غیر حاضر رہ کر ایک مدت کے بعد لوٹتا ہے اس کو واپسی پر مکرر کام ملنے کا کوئی یقین نہیں ہوتا، اور اس کی دوبارہ کھیت کی مشکلات، اس کو بالعموم مہاجن، جابر، یا محنت کی رسد مہیا کرنے والے، فورمین اور شراب فروش

سے رحم و کرم پر چھوڑ دیتی ہیں۔[۱]

لیکن دیہات سے تعلق کا برقرار رہنا فوائد سے خالی نہیں ہوتا۔ اگر صنعتی مزدور صحت بخش دیہی ماحول میں پرورش پائیں تو ان کی جسمانی صحت اس سے بدرجہا بہتر ہو سکتی ہے جتنی کے شہروں میں پرورش پانے کی صورت میں ہو سکتی ہے۔ گاؤں کو وقتاً فوقتاً آتے رہنے سے بھی جسمانی و دماغی توانائی اور صحت اچھی رہتی ہے۔ دیہی مکان مزدور اور اس کے خاندان کے لیے بے روزگاری، بیماری وغیرہ کی صورت میں نہایت موزوں و آرام دہ پناہ گاہ ہے۔ گاؤں، بے روزگاری سے بچاؤ کا کسی حد تک اسی طرح یقین دلاتا ہے جس طرح شہر، دیہات کے معاشی دباؤ کو کم کرتے ہیں مدد دیتے ہیں۔ شہری و دیہی زندگی کا اتحاد نہ صرف شہر بلکہ گاؤں کے لیے بھی مفید ہے۔ یہ اتحاد نہ صرف دیہات میں بیرونی دنیا کی وسیع تر معلومات پھیلانے میں مدد دیتا ہے۔ بلکہ رسم و رواج اور تعصب کے بندھنوں سے خود کو چھڑانے میں دہقان کی اعانت کرتا ہے۔ اس کے علاوہ یہ اتحاد شہری کو بھی اس قابل بناتا ہے کہ ہندوستانی زندگی کے حقائق کے متعلق بیش بہا گہری معلومات حاصل کرے۔ ان حالات میں مزدور کمیشن غور و خوض کے بعد یہ رائے ظاہر کرتا ہے کہ موجودہ حالت میں گاؤں سے تعلق باقی رہنے کو ایک بین فائدہ خیال کرنا چاہیئے؛ اور مقصد یہ ہونا چاہیئے کہ اس تعلق کو توڑنے کی کوشش نہ کی جائے، بلکہ اس کو فروغ دیا جائے اور اس میں باقاعدگی پیدا کی جائے۔[۲]

[۱] دیکھو بی۔ ہرسٹ کی کتاب موسوم بہ "Labour and Housing in Bombay" بیش لفظ از سر اسٹینلی ریڈ صفحہ (۵، ۶)۔

[۲] دیکھو مزدور کمیشن کی رپورٹ (۱۷-۱۲)۔

۵۔ بعض اہم صنعتی مرکزوں میں محنت کی رسد کے ذرائع

اب محنت کی رسد کا تجزیہ کر کے جس پر بعض زیادہ اہم صنعتی مرکزوں کا انحصار ہے، صنعتی مرکزوں کی نقل پذیر نوعیت کی تشریح و توضیح کرنا مناسب ہوگا۔

(۱) بمبئی۔ بمبئی کی سب سے بڑی صنعت سوتی کپڑوں کی گرنی کی صنعت ہے۔ دوسری صنعتیں، ریلوے اور انجنیری کے کارخانوں، گودیوں، روغن برآری اور آٹا پیسنے کی گرنیوں، دباغت خانوں، لوہا اور پیتل ڈھالنے کے کارخانوں، کیمیائی فیکٹریوں، کارہائے برقی، طباعت کی کلوں وغیرہ کے متعلق ہیں۔ بمبئی کا انحصار بہت بڑی حد تک درآمدہ محنت پر ہے۔ چنانچہ ۱۹۲۱ء کی مردم شماری سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ شہر بمبئی کے ۸۴ فی صد باشندے شہر سے باہر پیدا ہوئے
تھے۔ ۱۹۳۱ء میں یہ فی صد گھٹ کر ۷۵ء۴ ہوگیا۔ لیکن اس بارے میں صد ۸۹
کسی حد تک شبہ ہے کہ آیا اس اعتبار سے اعداد و شمار صحیح تھے یا نہیں۔ بمبئی کی محنت کی رسد کے اہم ذرائع، دکن اور کون کن اور خاص کر رتنا گیری کا علاقہ ہیں۔ دوسرے ذرائع کاٹھیاوار، اور کچھ، بلکہ صوبہ جات متحدہ، مدراس اور پنجاب، فرانسیسی و پرتگالی مقبوضات جیسے دور افتادہ علاقے بھی ہیں۔

(۲) احمد آباد اور شولاپور۔ شہر بمبئی کے مقابلے میں بمبئی پریذیڈنسی کے دوسرے مرکزوں میں مزدوروں کی جماعت زیادہ قیام پذیر اور کمتر تعداد باہر کے مخلوط عناصر پر مشتمل ہے۔ چنانچہ اندازہ کیا گیا ہے کہ احمد آباد میں مزدور پیشہ آبادی کے منجملہ قیام پذیر عنصر ۲۰ فی صد ہے (مزدور کمیشن کی رپورٹ، ۱۳)۔ بقیہ حصے کی تکمیل بمبئی کی ریاستوں اور ایجنسیوں اور ہندوستان کے دوسرے علاقوں سے ہوتی ہے۔ شولاپور میں مستقل آبادی کا تناسب اور بھی اعلیٰ ہے، اور بیرونی مزدور زیادہ تر ہمسایہ مملکت حیدرآباد سے آتے ہیں۔

(۳) کلکتہ۔ کلکتے کا انحصار اس کے مضافات کو شامل کر کے

جہاں جوٹ کی گرنیوں جیسی صنعتیں مرتکز ہیں، بمبئی کی طرح نہ صرف درآمدہ محنت پر ہے، بلکہ اس سے بھی زیادہ اہم درجے میں کسی دوسرے مرکز کے مقابلے میں بہت زیادہ صوبہ جات متحدہ، بہار، اوڑیسہ، مدراس، اور صوبۂ متوسط جیسے علاقوں کی محنت پر ہے۔ محنت کی رسد میں بنگالیوں کا جو کمتر اور مائل بہ کمی حصہ ہے اس کو اس بات کی طرف منسوب کیا جاتا ہے کہ یہاں کی زمین بہت زرخیز ہے اور فیکٹری کے کام سے بنگالیوں کو تنفر ہے۔

(۴) کانپور۔ کانپور ایک اور اہم صنعتی مرکز ہے، اور صوبۂ متحدہ کا سب سے بڑا صنعتی شہر ہے۔ گو یہاں پارچہ بافی کی صنعت ہی سب سے اہم صنعت ہے، تاہم دوسری صنعتیں مثلاً دباغت اور چرم کے کارخانے انجینئری کے کارخانے، روغن براری، آٹا پسائی، اور چاول کی گرنیاں، کیمیائی کارخانے، شکر کی فیکٹریاں وغیرہ بھی موجود ہیں، محنت مقابلۃً وافر مقدار میں موجود ہے؛ اور کانپور کے اطراف واکناف کے گنجان آباد دیہی علاقوں سے بہ سہولت و آزادی حاصل ہوتی ہے۔ چونکہ یہاں سکونت کے حالات مقابلۃً زیادہ اطمینان بخش ہیں۔ اس لئے دوسرے مقامات کے مقابلے میں یہاں فیکٹری کی آبادی زیادہ اطمینان کے ساتھ رہتی سہتی ہے۔

(۵) مدراس۔ مدراس کی صنعتی ترقی کی راہ میں کوئلے کی عدم موجودگی مزاحم ہے۔ یہاں سوتی کپڑے کی بڑی گرنیاں دباغت کے کارخانے اور چرمی فیکٹریاں چند ہی ہیں۔ مدراس کا انحصار بمبئی کے مقابلے میں بدرجہا زیادہ اپنی ہی مقامی محنت پر ہے، بلکہ حقیقت یہ ہے کہ "صوبۂ مدراس، بحیثیت مجموعی اشخاص کی زیادہ تعداد برما، بمبئی، بنگال، میسور، سیلون وغیرہ کو بھیجتا ہے۔" "شہر مدراس کے باشندوں کے منجملہ کم از کم ۹۵ فی صد ایسے ہیں جو اسی صوبے میں پیدا ہوئے اور ان ۹۵ فی صد میں سے دو ثلث خاص شہر مدراس میں پیدا ہوئے۔ باقی آبادی کا بڑا حصہ چنگل پیٹ اور

شمالی و جنوبی ارکاٹ جیسے متصلہ علاقوں سے آیا ہوا ہے"۔ علاوہ ازیں عورتوں اور مردوں کا تناسب کم و بیش مساوی ہے۔ چنانچہ ۱۹۳۱ء کی مردم شماری کے مطابق عورتوں اور مردوں کا تناسب بمبئی کے ۵۵۴ : ۱۰۰۰ کے مقابلے میں ۹۷۸ : ۱۰۰۰ ہے جس سے اس بات کا پتا چلتا ہے کہ بمبئی کے مقابلے میں مدراس کی مزدوروں کی جماعت زیادہ قیام پذیر اور مستقل بود و باش رکھنے والی ہے۔ چونکہ یہاں ایسی صنعتیں بہت کم ہیں جو مزدوروں کے لیے مسابقت کرتی ہیں اس لیے مزدور کو اپنے پائے ہوئے کام پر جمے رہنے کی فکر ہوتی ہے؛ کیونکہ بمبئی کے مقابلے میں یہاں بدل کا کام پانے کے مواقع نسبتاً کم ہیں[۱]۔

۶۔ کان کنی کے مرکزوں میں محنت کی رسد۔

کان کنی، خاص کر کوئلے کی کانیں، بنگال کی ایک اہم منظم صنعت ہے، اور بہار و اڑیسہ کی اساسی صنعت ہے؛ بنگال کے کوئلے کی کانوں کے مزدوروں کی رسد سنتھال اور باوری کی پسماندہ کاشت کار جماعتوں سے حاصل ہوتی ہے جو بہار اور اڑیسہ کی سرحدوں پر رہتی ہے۔ بہار اور اڑیسہ میں زیادہ تر مقامی مزدور کوئلے کی کنندگی کرتے ہیں، اگرچہ ان کی رسد صوبہ جات متحدہ آگرہ و اودھ اور صوبۂ متوسط سے بھی حاصل ہوتی ہے۔ معدنی مرکزوں میں مزدوروں کی رسد ناکافی اور بہت دیر سے دستیاب ہوتی ہے جس کا باعث زیادہ تر یہ ہے کہ ادنیٰ اجرت دی جاتی ہے۔ مزدوروں کی صرف قلیل تعداد کانوں کے قریب مستقل سکونت اختیار کرتی ہے۔ باقی حصہ عام طور پر چھوٹے کاشت کاروں یا زرعی مزدوروں پر مشتمل ہے جو تخم بوتے یا فصل کاٹنے کے زمانے میں اپنے دیہات کو لوٹ جاتے ہیں۔

[۱] دیکھو جی ام براڈٹن کی کتاب موسوم بہ Labour in Indian Industries صہ ۱۴۱۔

۷۔ آسام کے چائے کے باغات کی محنت کی رسد[1]

ہندوستان میں چائے کی کاشت کا سب سے بڑا رقبہ آسام میں ہے، اور یہاں کے چائے کے باغات "مزدوروں سے کام لینے والی ایجنسیاں ہیں جو خاص قواعد و ضوابط کے تحت کام کرتی ہیں جس کی وجہ سے وہ عام زراعت یا زرعی کام کے مقابلے میں صنعتی کاروبار سے زیادہ گہرا اور قریبی تعلق رکھتی ہیں"۔ سنہ ۱۹۰۱ء کے قانون مزدوران و توطن خارجی کا مقصد یہ تھا کہ میثاقی مزدوروں کے طریق کو جو انیسویں صدی کے تیسرے عشرے میں رائج کیا گیا تھا منظم کیا جائے۔ اس کی رو سے باغات میں کام کرنے والے قلیوں کی محنت کی نگرانی کے متعلق قواعد بنائے گئے، اور بجز اجازت یافتہ ٹھیکہ داروں کے توسط کے، مزدوروں کی بھرتی کی ممانعت کر دی گئی لیکن ٹھیکہ داروں کے خلاف رجحانات پیدا ہو جانے کے باعث اور قانون نقض معاہدہ (Breach of Contract Act.) بابت سنہ ۱۸۵۹ء کے تعزیری دفعات کی بنا پر بھرتی میں مشکلات پیش آتی رہیں؛ چنانچہ انھی کی بنا پر سنہ ۱۹۱۵ء میں ایک قانون منظور ہوا جس کی رو سے ٹھیکہ داروں کے توسط سے بھرتی کے طریقے کو منسوخ کر دیا گیا۔ بھرتی اب صرف سرکاری "مجلس مزدوراں" کے گماشتوں کی وساطت سے ممکن تھی۔ یہ مجلس باغات کی بھی نگرانی کرتی تھی اور قواعد نافذ کرتی تھی جن کی رو سے نہ صرف معاہدے کی مدت ۴ سال تک محدود رکھی جاتی تھی، اجرت اور کام کے گھنٹوں کا تعین کیا جاتا تھا، اور میثاق کی مدت ختم ہو جانے کے بعد قلیوں کو (بجز آزاد مزدور کی حیثیت کے) از سر نو کام پر رکھنے کی ممانعت کی جاتی تھی؛ بلکہ حفظ صحت و صفائی، انتظام سکونت اور مفت طبی امداد کے ص۱۹۱

[1] باغات اور کھیتوں پر محنت، مزدوری کرنے کے حالات و شرائط کے مفصل بیان کے لیے دیکھو مزدور کمیشن کی رپورٹ باب ۲۰ و باب ۱

بارے میں بھی تفصیلی ہدایات جاری کرتی تھیں سنہ ۱۹۲۰ء میں ایک سال سے زیادہ مدت کے معاہدے قانوناً ناجائز قرار دئیے گئے؛ اور یہی وہ شرط تھی جس کو پہلے عام طور پر نظر انداز کیا جاتا تھا اور سنہ ۱۹۲۰ء کے قانون کی رو سے جو سنہ ۱۹۲۶ء میں نافذ ہوا، معاہدوں کی تعزیری منظوری منسوخ کردی گئی اس وقت نقض معاہدہ، دیوانی جرم تھا نہ کہ فوجداری۔ مزدوروں کی رسد زیادہ تر بہار، اڑیسہ اور صوبۂ متحدہ سے حاصل کی جاتی ہے۔

بھرتی کا انتظام بہت بیش خرچ ہے۔ اجرت بہ شکل زر کے علاوہ مزدوروں کو ایک خطۂ زمین، اور بلا معاوضہ چراگاہ وغیرہ بھی دی جاتی ہے؛ اور مجموعی حیثیت سے ان سے اچھا سلوک کیا جاتا ہے۔

۸۔ چائے کی کاشت کے علاقوں میں مزدوروں کے توطن کا قانون سنہ ۱۹۳۲ء

یہ قانون، جو مزدور کمیشن کی سفارشوں پر مبنی تھا اور سنہ ۱۹۳۲ء میں منظور ہوا تھا سارے برطانوی ہند پر بہ شمول علاقۂ سنتھال کے حاوی ہے؛ اور اس نے سنہ ۱۹۰۱ء کے آسام کے محنت و توطن کے قانون اور متعاقب ترمیمی قوانین منسوخ کردئے۔ اس قانون کا پہلا مقصد ایک طرف یہ ہے کہ بھرتی کے بارے میں اور آسام کے چائے کے باغات میں امدادی توطن پذیر مزدوروں کی روانگی کی پوری پوری نگرانی کو ممکن بنائے جو توطن اختیار کرنے والوں اور امکانی توطن اختیار کرنے والوں کے اغراض و مفادات کی بنیاد پر ضروری اور حق بجانب ہو۔ اس کے علاوہ دوسری طرف یہ یقین دلایا جائے کہ کوئی ایسی بندش عائد نہ کی جائے گی جو حق بجانب نہ ہو۔ حکومت ہند کی نگرانی کے تحت مقامی حکومتوں کو اختیار دیا گیا ہے کہ امدادی توطن پذیر مزدوروں کی روانگی پر یا بھرتی اور روانگی، دونوں پر حسب موقع نگرانی رکھیں۔ آجروں کو، بجز مصدقہ باغاتی سرداروں یا اجازت یافتہ بھرتی کرنے والوں کی وساطت کے، بھرتی کرنے کی ممانعت کردی گئی ہے

سولہ سال سے کم عمر کے اشخاص کو توطن اختیار کرنے میں مدد دینا ناجائز قرار دیا گیا ہے، تاوقتیکہ ان کے ساتھ ان کے والدین یا مربی نہ ہوں وطن کو واپسی کے مسئلے کے بارے میں ہر پردیسی مزدور آسام میں داخل ہونے کی تاریخ سے تین سال کی مدت گزرنے پر اپنے آجر کے مقابلے میں جس کے تحت وہ کام کر رہا ہو اختتام مدت پر حق واپسیٔ وطن سے استفادہ کر سکے گا؛ اور کسی پردیسی مزدور کو آسام میں اس کے داخلے کے تین سال گزرنے سے پیشتر اس کا آجر ارادی اور سنگین بدچلنی کے علاوہ کسی اور سبب سے برطرف کر دے تو بھی، مزدور اپنے حق واپسیٔ وطن سے استفادہ کر سکے گا۔ اگر پردیسی مزدور کی صحت خراب ہو جائے، اس کو موزوں قسم کا کام نہ دیا جائے یا اس کی اجرت ناواجب طور سے روک لی جائے تو وہ اس بنا پر یا کسی اور معقول سبب کی بنا پر تین سال کے اندر بھی حق واپسی کا مطالبہ کر سکے گا۔ علاوہ ازیں عدالت فوجداری ایسی صورت میں کسی وقت بھی مزدور کی واپسی کا حکم صادر کر سکتی ہے جبکہ اس پر آجر یا اس کے گماشتے نے حملہ کیا ہو۔ جہاں آجر اپنے تحت کام کرنے والے مزدور کی واپسی کے جملہ ضروری انتظامات پردیسی مزدور کے حق واپسی رونما ہونے کی تاریخ سے پندرہ دن کے اندر کرنے سے قاصر ہو، نگران کار آجر متعلقہ کو ہدایت کر سکتا ہے کہ ایسے مزدور اور اس کے خاندان کو اس کے وطن بھیجدے۔ یا اس کو نگراں کار کی مقررہ مدت کے اندر اور معین کردہ مقدار کے مطابق معاوضہ ادا کر دے۔

صـ ۹۲ پردیسی مزدوروں کے نگراں کار کے تقرر کا انتظام کیا گیا ہے اور اسی کے ساتھ اس طریقے کی عام نگرانی کے لیے جو قانون قائم کرنا چاہتا ہے، کچھ عملہ اور غالباً ایک یا زیادہ نگراں کار کے تقرر کی بھی گنجائش رکھی گئی ہے۔ رہے مصارف، تو ان کو سالانہ ابواب سے جنھیں "پردیسیانہ" کے نام سے موسوم کیا جائے گا، پورا کیا جائے گا۔

پردیسیانہ ایسی شرح سے عائد کیا جائے گا جس کا تعین گورنر جنرل بہ اجلاس کونسل گزٹ آف انڈیا میں اعلان کے ذریعے سے ہر سال کریں گے، لیکن یہ شرح ۹ روپیہ فی مزدور سے زائد نہ ہوگی۔

قانون کے شرائط کا اطلاق ابتداءً آسام کے آٹھ مشخصہ اضلاع پر صرف چائے کے باغات میں کام کرنے والے پردیسیوں پر کرنا مقصود تھا، لیکن ضرورت کے لحاظ سے قانون کے اطلاق کو آسام کی دوسری صنعتوں اور دوسرے علاقوں تک وسیع کرنے کا اقتدار بھی محفوظ رکھا گیا ہے۔

۹ صنعتی مزدوروں کی قلت۔ ہم مزدوروں کی مبینہ قلت و گرانی کا پہلے ذکر کر چکے ہیں۔[1] اگر کسی جگہ مزدوروں کی قلت ہو تو اس کی حقیقی وجہ یہی ہو سکتی ہے کہ بمبئی جیسے شہروں میں سکونت کے انتظامات نہایت ناقابل اطمینان ہیں۔ اجرت اور مصارف زندگی کے درمیان کوئی مطابقت نہیں ہے۔ اور مزدوروں کی بھرتی کرنے والا کوئی موزوں ادارہ موجود نہیں ہے۔ اس کے علاوہ آئے دن شہروں میں قحط، طاعون اور انفلوئینزا جیسے متعدی امراض کے پھوٹ پڑنے سے جو کثیر اموات ہوتی ہیں اس کی وجہ سے ایسے مزدوروں کی تعداد میں اچانک کمی واقع ہو جاتی ہے جو شہری زندگی کے تکالیف کا مقابلہ کرنے کے لیے تیار ہوتے ہیں۔ صنعتی مزدوروں کے ہمیشہ نقل مقام کرتے رہنے کی وجہ سے بھی ان کی قلت محسوس ہوتی ہے۔ ماہر مزدور کا حاصل کرنا مشکل ہوتا ہے۔ اور اس کا باعث یقیناً یہ ہے کہ جدید صنعت کے لیے مزدور کی تربیت کی بہت ہی کم سہولتیں موجود ہیں، فنی اور کاروباری تجربہ رکھنے والے مستری یا فورمین جماعت کے اشخاص کی قلت، اس امر کی جانب بھی منسوب کی گئی ہے کہ "متوسط درجے کا تعلیم یافتہ ہندوستانی ہر قسم کے دستی کام سے تنفر رکھتا ہے۔"

[1] دیکھو جلد اول، باب ۳، فصل ۲۷۔

مزدور کمیشن کا کہنا یہ ہے کہ گو ہندوستان میں منظم صنعت، اپنی تاریخ کے بیشتر حصّے میں، مزدوروں کی قلت سے متاثر رہی ہے؛ پھر بھی تقریباً ۱۹۲۵ء سے صورت حال بہتری کی جانب مائل رہی ہے۔ چنانچہ وسائل آمد و رفت میں بتدریج اصلاح و ترقی ہوئی ہے، یہاں تک کہ محنت کی رسد پہلے کے مقابلے میں اب وسیع تر رقم سے حاصل کی جا سکتی ہے۔ شہروں اور فیکٹریوں کے حالات اگرچہ بہترین نہیں ہیں، پھر بھی ان میں عام طور پر اصلاح و ترقی ہو رہی ہے۔ گو زمین پر دباؤ کے کم ہونے کی کوئی علامت نہیں ہے پھر بھی وہی آبادی نقل و حرکت کے لیے زیادہ آمادگی ظاہر کر رہی ہے۔ اس لحاظ سے ہندوستانی فیکٹریوں کے متعلق یہ خیال کیا جا سکتا ہے
مدّ ۹۳ کہ وہ مزدوروں کی وافر رسد حاصل کرنے کے دور میں عنقریب قدم رکھنے والی ہیں؛ مزدوروں میں کام حاصل کرنے کے لیے مسابقت روز افزوں تیز ہوتی جا رہی ہے؛ جس کی بنا پر محنت کے لیے یہ بات اور بھی زیادہ اہم ہو جاتی ہے کہ وہ اپنی تنظیم کرے اور آجروں کی دست برد سے خود کو بچائے (مزدور کمیشن کی رپورٹ، ۲۱، ۲۲)۔

۱۰۔ ہندوستان میں فیکٹری کی زندگی کے حالات [1]

دیہات اور شہروں میں زندگی اور محنت کے حالات کے درمیان جو تضاد پایا جاتا ہے اس کے متعلق جتنے بھی مبالغے سے کام لیا جائے کم ہے۔ زرعی مزدور اپنے اہل و عیال اور دوسرے گاؤں والوں کے ساتھ کھلی ہوا میں کام کرنے کا عادی ہوتا ہے، لیکن بمبئی جیسے صنعتی مرکز میں اس کو کلیتہً مختلف حالات سے سابقہ پڑتا ہے۔ فیکٹری اس کے لیے پنجرے یا کال کوٹھری سے کم نہیں ہوتی۔ اس کو یہاں کلوں کی گڑگڑاہٹ اور شور میں اور دوسرے مزدوروں کے ساتھ مل کر جن میں سے اکثروں سے

[1] اس مسئلے کی بحث کے لیے دیکھو میتھےسن کی کتاب محولۂ بالا۔

وہ بالکل نامانوس ہوتا ہے، کام کرنا پڑتا ہے۔ جب وہ کارخانے سے اپنے خراب وخستہ مکان کو لوٹتا ہے، جو ایک بے ڈھنگے اور گنجان آباد مزدور واڑے میں واقع ہوتا ہے جہاں آرام دہ گھر کی زندگی کا شائبہ بھی نہیں پایا جاتا، تو اس کو اور بھی زیادہ تکلیف و مصیبت اٹھانی پڑتی ہے۔ مزدور متعدد مشکلات کے باعث اپنے اہل وعیال کو گاؤں میں چھوڑنے پر مجبور ہو جاتا ہے، اور سب سے زیادہ شدید مشکل یہ ہے کہ وہ شہر میں گھریلو زندگی کو برقرار رکھنے کے لیے نہایت معمولی پیمانے پر بھی مکان حاصل نہیں کرسکتا[1]۔ اگر اس کی قسمت نے یاوری کی تو بعض اوقات اس کو کسی دوست کی مہربانی اور مدد سے کام فوراً مل جاتا ہے لیکن بالعموم اس کو انتظار کرنا پڑتا ہے؛ اور اس کے بعد بھی جب کام ملتا ہے تو کسی مستقل مزدور کی عارضی غیر حاضری میں بدل کے طور پر!

۱۱۔ بھرتی کے طریقے: اس سلسلے میں بھرتی کے طریقوں کے بارے میں کچھ کہنا مناسب ہوگا۔ گرنی کے منتظم جتنے مزدور درکار ہوں ان سب کی براہ راست بھرتی نہیں کرتے۔ ممکن ہے کہ ٹھیکہ داروں کا ملک میں گھوم کر شخصی طور پر بھرتی کرنا غیر معمولی صورتوں میں ضروری ہو، جیسا کہ آسام کے چائے کے باغوں میں ہوتا ہے؛ لیکن عام طور سے ایسا نہیں ہوتا۔ پھر بھی عام طور سے فورمین یا جابر کے توسط سے مزدور حاصل کیے جاتے ہیں چنانچہ وہ آجر و اجیر کے درمیان بیچ والوں کی حیثیت سے کام کرتے ہیں جابر یا فورمین کے بعض کام مغربی مزدور سبھاؤں کے عہدہ داروں کے کام کے مثل ہوتے ہیں، اور گاہ گاہ

[1] عورتوں اور بچوں سے کام لینے کے بارے میں کئی بندشیں بھی مزدور کے لیے اپنے اہل وعیال کو اپنے ساتھ لانے کو مشکل بنا دیتی ہیں۔

وہ ہڑتالی قائد کے طور پر بھی کام کرتا ہے[1]۔ جابر خود کو مزدوروں کے لیے مختلف طریقوں سے ناگزیر بنا لیتا ہے۔ وہ ان کو قرضہ دیتا ہے، خاندانی معاملات میں مشورہ دیتا ہے اور جھگڑوں میں ثالثی کا کام انجام دیتا ہے۔ چونکہ سب مزدور اس کی وساطت سے بھرتی کئے جاتے ہیں اس لیے نو واردوں کے لیے عارضی یا مستقل کام حاصل کرنے کا واحد طریقہ یہ ہے کہ جابر کو رشوت دے۔ چنانچہ کلکتے کی سن کی گرنیوں میں رشوت کا رواج جس کو ”دستوری“ (غیر مسلمہ کمیشن) کہا جاتا ہے، بہت عام
ہے؛ اور چھوٹی چھوٹی رقمیں جو حاصل کی جاتی ہیں وہ ”سردار“ کی ماہواری صہ ۹۴
آمدنی میں چار گونہ یا پانچ گونہ اضافہ کر دیتی ہیں۔ اجرت ادا کرنے والے محرروں کے متعلق بھی یہ مشہور ہے کہ ان کو بھی اس قسم کی آمدنی وصول ہوتی ہے۔ نگرانکاروں کے عائد کردہ بار کو مردوں کے ساتھ عورتیں بھی برداشت کرتی ہیں، لیکن اگر عورتیں بیوہ ہوں تو ان پر زیادتی کئے جانے کا خاص طور پر امکان ہوتا ہے[2]۔ بمبئی کی سوتی کپڑے کی گرنیوں کے ان شعبوں میں جہاں عورتیں کام کرتی ہیں، مثلاً سوت بٹنے اور لپیٹنے کے شعبوں میں بالعموم عورتیں ہی نگرانکار مقرر کی جاتی ہیں اور ان کو نائک عورتیں یا ”فوروی مین“ کہا جاتا ہے[3]۔ یہ مجموعی حیثیت سے ادنیٰ اور گرے ہوئے اخلاق کی خیال کی جاتی ہیں، اور اپنے تحت کام کرنے والی نوجوان لڑکیوں اور عورتوں کے بارے میں اپنے اقتدار کو عام طور پر ناجائز طریقے پر استعمال کرتی ہیں۔ یہ تسلیم کر لیا گیا ہے کہ جابروں کے طریقے کا عام رواج بہت بڑی خرابی ہے۔ اس کا واحد علاج یہ ہے کہ گرنی کے عہدہ داروں کی طرف سے زیادہ سختی کے ساتھ چوکسی کی جائے، اور

---

[1] جابر ہندوستان کے مختلف علاقوں میں مختلف ناموں سے مشہور ہے، مثلاً سردار، مقدم، یا مستری۔

[2] دیکھو جے۔ ایچ کیل من کی کتاب موسومہ بہ ”ہندوستان کے مزدور“ صہ ۱۰۰ تا صہ ۱۰۱۔

[3] Naikins or forewomen

بھرتی، تقررات اور برطرفیوں پر براہ راست نگرانی رکھی جائے۔ موجودہ زمانے میں رشوت اور مزدوروں کی الٹ پلٹ میں گہرا تعلق ہے۔ جہاں جابر تمام تازہ تقررات کے بارے میں رشوت لینے کا خوگر ہو، وہاں اس کی یہ خواہش اور کوشش ہوتی ہے کہ نئے تقررات حتی الامکان زیادہ سے زیادہ ہوں، اور ایک فیکٹری سے دوسری فیکٹری میں مزدور کی نقل کی ہمت افزائی کرے۔ لہٰذا جابروں کو مزدور کے تقرر یا برطرفی سے الگ رکھنا چاہیئے۔ چنانچہ مزدور کمیشن کی سفارش کے مطابق ای، ڈی سیسون اینڈ کمپنی اور برما شل کمپنی جیسی بڑی کمپنیوں نے مزدور کی خوش حالی کی غرض سے خاص عہدہ دار مقرر کیے ہیں تاکہ ان کے ذریعے سے مزدوروں کی بھرتی اور ان کی فلاح و بہبود کی نگرانی کی جاسکے اس طریق کے متعلق یہ خیال کیا جاتا ہے کہ وہ جہاں کہیں رائج ہوا پوری طرح کامیاب ثابت ہوا[1]۔ جابروں کی وساطت سے بھرتی کرنے کی بجائے اس طریق کو عام طور سے اختیار کرنا تجارتی کساد بازاری کے باعث ممکن نہیں ہوا ہے، لیکن اس کے باوجود بھرتی کے موجودہ طریقوں کی اصلاح و ترقی کی کوششیں کی جارہی ہیں۔ مزدور کے چھٹی سے لوٹنے پر اگر کرنیاں اس کو از سر نو کام پر رکھنے کے لیے زیادہ آمادگی ظاہر کریں اور اس طرح کرنی سے وفادار رہنے میں اس کی مدد کریں تو مناسب ہوگا۔ رخصت اور تعطیل کے زمانے میں باقاعدہ الونس جاری کرنے چاہئیں، اس لیے کہ اس کی وجہ سے جابر کا زور ٹوٹ جائے گا اور ایک قانع اور کارگزار مزدوروں کی جماعت پیدا ہو جائے گی[2]۔

یہ مسئلہ حکومت بمبئی کے زیر غور ہے کہ آیا بیماری کے زمانے میں سالم تنخواہ کے ساتھ رخصت دینے کے متعلق قوانین وضع کرنا

---

[1] دیکھو انڈین ایر بک برائے ۱۹۳۷ء تا ۱۹۳۸ء صفحہ ۵۰۴۔

[2] مزدور کمیشن کی رپورٹ صفحہ ۲۳ تا صفحہ ۲۷۔

قابل عمل ہے یا نہیں[1]۔

۱۲۔ اجرت ادا کرنے کی مدت۔

بمبئی کی اکثر گرنیوں میں اجرت مہینے میں ایک دفعہ یعنی جس مہینے میں اجرت پر کام کیا جاتا ہے اس کے بعد کے مہینے کی بالعموم پندرھویں تاریخ کو دی جاتی ہے اس طرح نئے رنگروٹ کو اپنی اجرت پانے سے پیشتر چھ ہفتے انتظار کرنا پڑتا ہے۔ یہ نہایت تکلیف دہ چیز ہے، اور فیکٹری کی آبادی کی قرضداری کی بہت بڑی حد تک توجیہ کرتی ہے۔ حقیقت یہ ہے کہ قرضداری دیہی زندگی کی طرح شہری زندگی کی بھی خصوصیت ہے۔ گرنی کا مالک اجرت کو بقایا میں رکھنے کا یہ عذر پیش کرتا ہے کہ مزدوروں کی جماعت کو اس کے پاس سے بلا اطلاع چلے جانے کو روکنے کا یہی واحد طریقہ ہے۔ اجرت کی ماہوار تقسیم کی ضروری شرط یہ ہوتی ہے کہ اگر مزدور ہٹنا چاہے تو اس کی اطلاع کم از کم ایک مہینہ پہلے دے دے۔ اکثر نئے مزدور اس سے ناواقف ہونے کی وجہ سے بلا اطلاع کام ترک کر دیتے اور اس طرح ایک مہینے کی تنخواہ کھو بیٹھتے ہیں۔ عام طور سے دیکھا جائے تو، اجرت دینے کی مدت جتنی طویل ہوگی اتنی ہی اجرت کی ادائی میں تعویق ہوگی۔ کلکتے کی سن کی گرنیوں میں اجرت ہفتہ وار دی جاتی ہے، اور صرف ایک ہفتے کی اجرت روک لی جاتی ہے۔ احمد آباد میں اجرت دو ہفتے یا ۱۴ تا ۱۶ یوم کے وقفے سے دی جاتی ہے۔

ستمبر ۱۹۲۴ء میں مقامی حکومتوں سے اجرت کی ادائی کی مدت کے بارے میں معلومات جمع کرنے کی خواہش کی گئی۔ اس طرح فراہم شدہ مواد سے پتا چلا کہ مختلف صنعتوں اور مقامات میں مختلف

ص ۹۵

[1] دیکھو "لیبر گزٹ" بمبئی برائے اگست ۱۹۳۷ء ص ۹۲۳۔

طریقوں پر عمل ہو رہا تھا ان میں قطعاً یکسانی نہ تھی حتیٰ کہ ایک ہی کارخانے کے اندر مختلف طریقے موجود تھے[1]۔ "قانون ادائی اجرت" اپریل ۱۹۳۶ء میں منظور ہوا اور مارچ ۱۹۳۷ء میں نافذ ہوا۔ اس قانون کی رو سے یہ لازم ہے کہ (۱) اجرت ادا کرنے کی مدت ایک ماہ سے متجاوز نہ ہو[2] (۲) اجرت سکے یا کرنسی نوٹ کی شکل میں ادا کی جائے؛ اور (۳) (أ) کسی ریلوے فیکٹری یا صنعتی کارخانے میں جہاں ایک ہزار سے زائد مزدور کام کر رہے ہوں ہر مزدور کی اجرت ساتواں روز گزرنے سے پیشتر ادا کی جائے (ب) کسی دوسری ریلوے فیکٹری یا صنعتی کارخانے میں جس زمانے کی اجرت واجب الادا ہو اس کی میعاد کے آخری دن کے بعد سے دسواں دن گزرنے سے پیشتر کسی شخص کو اجرت دے دینی چاہیے۔

۱۳۔ اجرت کی منہائیاں۔ سودۂ قانون ادائی اجرت میں جس کو پچھلی فصل میں بیان کیا جا چکا ہے، اجرت کی منہائیوں کو منتظم و محدود کرنے کی کوشش کی گئی ہے۔ صرف چند منہائیوں کو روا رکھا گیا ہے۔

کسی مزدور کی اجرت سے منہائیاں صرف مندرجۂ ذیل قسموں کی ہو سکتی ہیں:۔

(۱) جرمانے، اور (۲) خدمت سے غیر حاضری کی منہائیاں (۳) اجیر کے زیر تفویض و نگرانی سامان کے اتلاف یا نقصان کے سلسلے میں منہائیاں یا اس

---

[1] یہ معلومات ہندوستانی صنعتوں اور مزدوروں کے متعلق ایک رسالہ نمبر ۳۴ موسوم بہ Period of Wages Payment میں ۱۹۳۲ء میں شائع کی جا چکی ہے۔

[2] سودۂ قانون ادائگی اجرت کے متعلق عمالی ارکان نے اجرت کی ادائگی کی مدت ایک یا دو ہفتے تک گھٹا دینے کے بارے میں جو ترمیمیں پیش کیں وہ زیادہ تر ماہوارا اجرت وصول کرنے والے مزدوروں کی مخالفت کی بنا پر ناکام ہوگئیں۔

صـ ۹۶ زر کے تلف ہو جانے کے سلسلے میں منہائیاں جس کا حساب اس کو پیش کرنا ہے، خاص کر ایسی صورت میں جبکہ ایسا اتلاف یا نقصان براہ راست اس کی بے پروائی کا نتیجہ ہو؛ (۴) آجر کے مہیا کردہ مکان کے سلسلے میں منہائی؛ (۵) پیشگیوں کی بازیافت یا زاید اجرت کی واپسی کے سلسلے میں منہائیاں؛ (۶) کسی پیش احتیاطی ذخیرے کے چندے یا اس فنڈ سے پیشگی ادا کرنے کے سلسلے میں منہائیاں وغیرہ۔

جرمانے کسی اجیر پر کوئی جرمانہ عائد نہیں کیا جا سکتا بجز ان اعمال اور فرو گزاشتوں کی صورت کے جن کے بارے میں کارخانے کے حدود کے اندر مقررہ نمونے پر اعلان کر دیا گیا ہو۔ کسی مزدور پر اجرت کی ادائی کی کسی مدت میں جو جرمانہ عائد کیا جا سکتا ہے اس کی مجموعی مقدار اس مدت کے لیے ادا کی ہوئی اجرت کے فی روپیہ ½ آنے کی شرح سے زائد نہ ہو گی۔ کسی مزدور پر جس کی عمر ۱۵ سال سے کم ہو کوئی جرمانہ عائد نہیں کیا جائے گا۔

اس طرح قانون ادائی اجرت کے متعلق یہ خیال کیا جا سکتا ہے کہ وہ ہندوستان کے لیے معاشری آئین سازی کی ایک دقیق اور ترقی یافتہ شکل ہے۔

۱۴۔ کام کے گھنٹے اور وقت بے کار گنوانے کی عادت

ہم مختلف قوانین کارخانہ جات کے تحت کام کے گھنٹوں کی قانونی نگرانی کی بحث اس فصل میں کریں گے جس میں مزدوروں کے بارے میں قانون سازی کے متعلق بحث کی گئی ہے۔ ہندوستان کے تمام کارخانوں میں موجودہ کام کے گھنٹوں کا مختصر حال بیان کرنے سے قبل یہ مناسب ہو گا کہ ہم ہندوستانی کارخانے کے مزدور کی ایک بحث طلب خصوصیت یعنی اس کی بے کار وقت گنوانے کی معینہ عادت کا بھی ذکر کر دیں۔ گو ۱۹۱۱ء کے قانون کارخانہ کی رو سے

پارچہ بافی کی فیکٹریوں میں بالغ مردوں کے لیے کام کے گھنٹے ۱۱ ساعت
فی یوم مقرر کیے گئے، بمبئی کی گرنیوں کے مالکوں نے یہ استدلال کیا کہ
کام مسلسل طریقے پر اور سختی کے ساتھ انجام نہ دیے جانے کی وجہ سے
کام در اصل تقریباً ۸ گھنٹے کیا جاتا تھا۔ حقیقت یہ ہے کہ ہندوستانی
آجروں کی شکایتوں میں سے ایک ہمیشہ سے یہ رہی ہے کہ ہندوستانی
گرنی کا مزدور استقلال کے ساتھ اور مسلسل طریقے پر کام انجام دینے کی
صلاحیت ہی نہیں رکھتا۔ وہ مختلف بہانوں سے وقت ضائع
کرنے اور بے کار گنوانے کا عادی ہے، مزدور اپنی کلوں اور کام پر
بالعموم غیر حاضر رہتے ہیں اور ان کاہلوں کی کلوں کو چلانے کے لیے
زائد آدمی رکھنے پڑتے ہیں۔ ہندوستانی فیکٹری کمیشن (۱۹۰۸ء) نے
یہ خیال ظاہر کیا کہ ”گو فیکٹری کا مزدور مقابلتاً قلیل مدت کے لیے سخت
محنت کر سکتا ہے تاہم اس کا فطری میلان یہ ہوتا ہے کہ اپنے ذمے
کے کام کو طویل مدت میں پھیلا کر اور اپنے آرام کو ملحوظ رکھ کر انجام
دے اور جب کبھی طبیعت کام سے اکتا جائے تو ستانے کے لیے
بیٹھ جائے۔“ یوں تو بے کار وقت گنوانے کی عادت کے کئی اسباب
بیان کیے جاتے ہیں لیکن اوقات کار کی انتہائی طوالت خاص کر ۱۹۱۱ء
اور ۱۹۲۲ء کے قوانین کارخانہ جات منظور ہونے سے پہلے تک ۱۲ سے
۱۴ گھنٹے تک کام کرنے کی پابندی اساسی سبب خیال کی جاتی ہے۔
ڈاکٹر ٹی، ایم، نائر فیکٹری کمیشن کی رپورٹ سے اختلاف کرتے ہوئے
یہ خیال ظاہر کرتے ہیں کہ ”یہ مطابقت پیدا کرنے کی صلاحیت کا
مظاہرہ ہے، جو سب انسانوں میں کم و بیش پائی جاتی ہے، اور محنت
کی شدت کو کم کرنے کی ایک تدبیر ہے، جو مزدور اپنی جسمانی بہبود کے
تحفظ کے لیے اختیار کرتا ہے۔“ اس کے علاوہ آب و ہوا کے حالات،
مزدور کی کمزور جسمانی ساخت اور اس کے زرعی تعلقات دوسرے ص۹۷
اسباب خیال کیے جاتے ہیں۔ اگر کام کے گھنٹوں کو کم کر دیا جائے حفظ صحت

کے حالات کو بہتر بنایا جائے، فیکٹری میں ہوا اور روشنی کا معقول انتظام کیا جائے، اور اجازت کا طریقہ نافذ کرکے بہتر نگرانی کی جائے، تو اس کی وجہ سے وقت بیکار گنوانے کی عادت بڑی حد تک دور ہو جائے گی اور مزدور کی کارکردگی بڑھ جائے گی۔ چنانچہ کلکتے کی سن کی گرنیوں میں جہاں مزدور کمتر وقت کے لیے بدلیوں میں کام کرتے ہیں، اور انجینیری کے کارخانوں میں جہاں کارگزاری کا دن ۸ گھنٹوں سے متجاوز نہیں ہوتا، وقت کم گنوایا جاتا ہے۔

اس سلسلے میں مندرجۂ ذیل جدول دلچسپ ثابت ہوگی جس میں ان جملہ ہندوستانی کارخانوں کے کام کے گھنٹوں کو مختصر طور پر بیان کر دیا گیا ہے جو ۱۹۳۵ء میں موجود تھے[1]۔

کارخانوں کی قسمیں جنسی تقسیم کے ساتھ	ان کارخانوں کا فی صد جن میں معمولی ہفتہ وار گھنٹے حسب ذیل ہیں:-		
	کم از کم ۴۲	۴۲ اور ۴۸ کے درمیان	۴۸ سے زائد
دوامی کارخانے			
مردوں کے لیے	۷	۲۳	۷۰
عورتوں کے لیے	۱۵	۸	۶۷
موسمی کارخانے			
مردوں کے لیے	۲۷	۱۳	۶۰
عورتوں کے لیے	۳۵	۱۱	۵۴

[1] دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ Statistics of Factories for the Year-ending 31 - December 1935. صفحہ ۳؛ نیز انڈین ایر بک برائے ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء صفحہ ۵۰۷۔

۱۹۳۴ء کے قانون کارخانہ جات کی بموجب کسی بچے سے کسی ایک ہفتے میں تیس گھنٹوں سے زائد کام نہیں لیا جا سکتا۔ ۱۹۳۳ء میں صورت حال یہ تھی کہ بچوں سے کام لینے والے ۹۱۹ کارخانوں کے منجملہ ۳۶۷ کارخانوں میں بچوں کے کام کے گھنٹے ۳۰ سے کم اور ۵۵۲ کارخانوں میں ۳۰ سے زیادہ تھے۔ بچوں کے کام کے گھنٹوں میں کمی کر دیے جانے سے ان کی کارکردگی میں اس قدر اصلاح و ترقی ہوئی ہے کہ اس کی وجہ سے ان کی اجرت کم کرنے کی کوئی ضرورت نہیں رہی۔

۱۵۔ عورتوں اور بچوں سے کام لینے کے برے نتائج۔

کارخانوں میں عورتوں اور بچوں کی ملازمت جدید صنعتی نظام کی بعض نہایت سنگین خرابیوں کی ذمہ دار ہے اور ہندوستان کے حالات کے لحاظ سے خاص طور پر تکلیف دہ اور نقصان رساں ثابت ہوئی ہے[۱]۔ فیکٹری میں کام کرنے والی شادی شدہ عورت کی زندگی بہت کٹھن ہوتی ہے، کیونکہ اس کو مزدوری کے ساتھ ساتھ گھر کا تمام کام کاج بھی کرنا پڑتا ہے اور کام کی کثرت اس کے رگ پٹھوں اور بافتوں کو کمزور اور جسم کو مضمحل کر دیتی ہے۔ چھوٹے بچے نگرانی کے بغیر یوں ہی پڑے رہتے ہیں، کیونکہ بہت کم فیکٹریوں میں بالک گھروں کا انتظام ہے۔ زچگی کے زمانے کی امداد و مراعات کی عدم موجودگی س۹
اور انتہائی محنت جو اس کو زچگی تک اور زچگی کے تقریباً فوراً ہی

[۱] صنعتی شہروں میں مکانوں کے انتظام کی مشکلات اکثر مزدوروں کو مجرد اور تنہا رہنے پر مجبور کرتی ہیں، اور اسی وجہ سے ہندوستانی فیکٹریوں میں مردوں کے مقابلے میں عورتوں اور بچوں کی تعداد کم ہے۔ چنانچہ ۱۹۳۵ء میں برطانوی ہند میں فیکٹریوں میں کام کرنے والے مزدوروں کی مجموعی تعداد سولہ لاکھ دس ہزار نو سو اکیس کے منجملہ عورتیں (۲۲,۹۷۱) بالغ ۳۲,۰۰۲ (جن میں عورتیں ۵,۴۳۴ تھیں) اور بچے ۱۹,۲۶۲ تھے۔

بعد انجام دینی پڑتی ہے، مزدور عورت کی صحت کو اور بھی زیادہ تباہ و برباد کر دیتی ہے (دیکھو فصل ۴۷-) ایک اور بدنصیبی یہ ہے کہ مناسب طبی سہولتیں موجود نہیں ہیں۔

بچوں سے کام لینے میں اور بھی زیادہ بیجا فائدہ اٹھانے کا امکان ہوتا ہے۔ ۱۹۲۲ء کے قانون کارخانہ جات کی منظوری سے پہلے تک جن بچوں کی عمر نو سال ہونے کا صداقت نامہ پیش کیا جاتا تھا ان سے روزانہ ۷ گھنٹے کام لیا جا سکتا تھا۔ صحیح عمر معلوم کرنے کی مشکل اور صداقت نامۂ عمر کے طریقے کے نامناسب استعمال کے باعث عمر کی حد اور بھی کم ہو جاتی تھی۔ قانون کی زد سے بچنے کی کوشش یوں بھی کی جاتی تھی کہ بچے دو گرنیوں میں کام کرتے تھے۔ کارخانوں کے ناظروں کو ان خرابیوں کی روک تھام میں بہت دشواری پیش آتی تھی۔ اسی وجہ سے ۱۹۲۲ء کے قانون کارخانہ جات نے ان خرابیوں کو دور کرنے کے مدنظر جو قانون کی زد سے بچنے کی خاطر عمر کی جھوٹی شہادت پیش کرنے کی وجہ سے پیدا ہو رہی تھیں سابقہ طریق کی بجائے نیم وقتی طلبا کی عمر کی حد بڑھا کر بارہ۱۲ اور پندرہ۱۵ سال کر دی اور کام کی مدت گھٹا کر ۶ گھنٹے مقرر کی۔ بمبئی میں ایک اور اہم اصلاح یہ کی گئی کہ ہمہ وقتی سرجنوں کا تقرر کیا گیا۔ آج کل تمام صوبوں میں بچوں کے صداقت ناموں کے انتظامات روز بروز بہتر ہو رہے ہیں۔ ۱۹۲۶ء کے مرممہ قانون کارخانہ جات نے دو صداقت نامے پیش کر کے بچوں کو دو جگہ کام پر لگانے کے لیے ان کے والدین اور سرپرستوں کو جواب دہ گردانا۔ ۱۹۳۴ء کے قانون کارخانہ جات کی بموجب ۱۵ اور ۱۷ سال کی درمیانی عمر والے بالغوں کی ایک نئی گروہ بندی کی گئی کہ اگر وہ بڑوں کی طرح کام کرنے کے قابل نہ ہوں تو ان کو بچوں میں شمار کیا جائے (دیکھو فصل ۳۳)۔ اس طرح فیکٹریوں میں کام کرنے والے بچوں کی تعداد ۱۹۲۲ء میں ۷۴،۶۲۰ تھی جو بتدریج گھٹ کر ۱۹۳۵ء میں ۱۵،۴۵۷ ہو گئی۔ شہر

بمبئی کے کپڑے کی گرنیوں میں ایک بچہ بھی نہیں ہے ۔ یہاں یہ کہہ دینا غالباً ضروری ہے کہ عمر کے معیار کے اضافے سے فائدہ اٹھا کر بچوں کو تعلیم دینے کا مناسب انتظام کرنا چاہئے۔

۱۶۔ گرنیوں میں مزدوروں کے گردو پیش کے خراب حالات

مزدوروں کی صحت و کارکردگی کو برقرار رکھنے کے لیے بہت سے امور توجہ طلب ہیں مثلاً کارخانوں میں صاف ہوا اور روشنی کا انتظام، کارخانوں میں ہوا کو معتدل طور پر مرطوب رکھنے کا انتظام کھانے کے کمرے، غسل خانے اور بیت الخلا کا انتظام، ان سب اعتبارات سے حالات بتدریج روبہ اصلاح ہیں۔ لیکن مزید اصلاح و ترقی کی ابھی بہت گنجائش باقی ہے۔ روشنی اور ہوا کی آزادانہ آمد و رفت کا مسئلہ روئی کی گرنیوں میں خاص مشکلات پیش کرتا ہے، کیونکہ بمبئی جیسے شہر میں ایسی گرنیاں متعدد منزلہ عمارتوں کی شکل میں بنائی جاتی ہیں، جہاں بجز سب سے اوپر کی منزل کے تمام منزلوں میں چھت کے اوپر سے ہوا اور روشنی نہیں آسکتی۔ تجربوں سے یہ بات معلوم ہوئی ہے کہ گرمی کے موسم میں پارچہ بانی کے ایسے پنڈال میں جہاں ہوا اور روشنی کا اچھی طرح گزر نہیں ہوتا، کارکردگی میں ۲۰ فی صد کمی ہو جاتی ہے"۔ ہوا کو مرطوب بنانے کا طریقہ ایک اور مشکل سوال پیش کرتا ہے۔ ہندوستان فطری طور سے مرطوب موسم کی سہولت سے محروم ہے، جو سوت کاتنے
اور کپڑا بننے کے لیے ضروری ہے۔ دھاگے کے ٹوٹ جانے اور خام مال ص۹۹
کے نقصان کو روکنے کے لیے کارخانوں کو مصنوعی طور پر مرطوب بنانا ضروری ہے۔ ہوا کو مرطوب بنانے کا مصنوعی طریقہ خاص کر بھاپ اندر پہنچانا اور میلا پانی استعمال کرنا مزدوروں کی صحت کے لیے نقصان رساں ہوتا ہے۔ حکومت ہند نے بہترین ممکنہ طریقے اختیار کئے جانے کو یقینی بنانے کے لیے ترطیب کے ایک خصوصی ماہر کا تقرر کر کے مناسب سمت

میں قدم اٹھایا ہے۔

ہندوستان کی اکثر گرنیوں اور کارخانوں میں مزدوروں کے کھانے پینے کے لیے کوئی مناسب و معقول انتظام نہیں ہے۔ کھانا صبح میں جلدی سے تیار کیا جاتا ہے۔ جس کو یا تو مزدور خود ساتھ لے جاتا ہے یا بعد میں دوسرا آدمی اس کے یہاں پہنچا دیتا ہے۔ اگر موسم اجازت دے تو مزدور کارخانے کے کھلے صحن میں ورنہ ان ہی پنڈالوں کے نیچے بیٹھکر کھاتا ہے جہاں کلیں نصب ہوتی ہیں۔ مدراس کی بکنگھم اینڈ کرناٹک ملز جیسی گرنیاں بہت کم ہیں جنھوں نے اپنے مزدوروں کے لیے جو مختلف ذات پات کے ہیں کھانے کے سائبان مہیا کیے ہیں۔ ایسی مناسب طعام گاہوں کی فوری ضرورت ہے جن کی سرپرستی دونوں جنسوں کے مزدور کر سکیں۔ اس کی وجہ سے مزدور عورت کا بار بھی کم ہو جائے گا، اور دوپہر کا وقفہ اس کے لیے حقیقت میں آرام کا گھنٹہ ہو جائے گا۔ کارخانہ داروں کو ابھی تک اس بات کا کافی احساس نہیں ہوا ہے کہ فیکٹریوں کے ماحول سے متعلق چند اور چیزیں بھی قابل توجہ ہیں جن سے مزدور کے لیے زیادہ سہولتیں مہیا ہو سکتی ہیں اور اس کی کارکردگی میں اضافہ ہو سکتا ہے، مثلاً پینے کے لیے صاف پانی کی بہم رسانی، نہلانے کا انتظام جو گرم ملک کے لیے نہایت ضروری ہے، اور حفظ صحت کے اصول پر بیت الخلاؤں کی تعمیر وغیرہ۔ حکومت بمبئی نے اپنی عمالی پالسی سے متعلق ایک حالیہ پریس نوٹ کے ذریعے یہ اعلان کیا ہے کہ وہ موزوں طعام خانوں اور کافی طبی سہولتوں کی فراہمی کے بارے میں کارخانہ داروں پر قانونی پابندی عاید کرنا چاہتی ہے۔

۱۷- ہندوستانی کارخانوں میں مزدوروں کی غایب باشی۔ ہندوستانی مزدوروں کی کثرت سے غیر حاضری یا غائب باشی کارخانے کو بے روک چلانے میں غیر معمولی مشکلات پیدا کرتی ہے۔ گرنیوں کے مالک یہ دعویٰ کرتے ہیں کہ اجرت کے اضافے یا اجرت و انعام کی

ادائی کے بعد غیر حاضری میں اضافہ ہو جاتا ہے' اور جب مزدور برے بھلے گزر کرنے کے لیے کافی کما لیتا ہے تو مطمئن ہو بیٹھتا ہے۔ غیر حاضری کا تناسب (جس کا اوسط بمبئی میں ۸ تا ۱۲ فی صد ہے) موسموں کے لحاظ سے بدلتا رہتا ہے۔ چنانچہ بارش کے موسم اور تہواروں اور شادی کے زمانے میں بہت زیادہ ہو جاتا ہے' مثلاً مارچ سے جون تک بہت بڑھا ہوا رہتا ہے اور دسمبر و جنوری میں کمترین رہتا ہے کلکتے میں موسم گرما میں ہر سال مزدور کثیر تعداد میں اس لیے باہر چلے جاتے ہیں کہ سن کی صنعت کا کاروبار سرما کے بعد مندا پڑ جاتا ہے؛ اور گرما کے اوائل میں موسم خاص طور پر تکلیف دہ بن جاتا ہے۔

اس پیمانے پر مزدوروں کی اتنی کثرت سے غائب باشی کی وجہ سے نہ صرف حاضری کے بہت بڑے رجسٹر کا انتظام ضروری ہو جاتا ہے بلکہ کبھی کبھی گھٹیا مزدور بھرتی کر کے ہنگامی طور پر کام میں لگانے پڑتے ہیں۔ لیکن ان خرابیوں کو دور کرنے کے تجاویز پیش کرنا آسان نہیں ہے۔ حاضری کا بونس دینے کے طریقے کی آزمائش کی گئی تو کسی حد تک کامیاب ثابت ہوئی۔ مجلس کرورگیری پارچہ بافی یہ مشورہ دیتی ہے کہ مزدوروں کی ایک مد محفوظ قائم کی جائے تاکہ ہنگامی بدلی والے کی ضرورت باقی نہ رہے اور رخصت منظور کرنے میں بھی سہولت ہو (دیکھو رپورٹ فقرہ ۶۰)۔

مزدوروں کا ایک کارخانہ سے دوسرے کارخانے میں جلد جلد منتقل ہونا ایک اور خرابی ہے' اور اس کا غیر حاضری و غائب باشی سے گہرا تعلق ہے[1]۔ بمبئی' مدراس اور ناگپور جیسے صنعتی مرکزوں کی

[1] کام کے گھنٹوں یا اجرت سے بے اطمینانی کی بنا پر ایک گرنی سے دوسری گرنی میں منتقل ہونے کا موقع ملتا ہے' اور اجارتوں کی عدم معیاریت' منتقلی کی تحریک کو اور زیادہ تقویت دیتی ہے (دیکھو داس کی کتاب محولہ سابق ص ۲۲ تا ص ۲۵۔) مزدوروں کی تلاش میں مختلف گرنیوں کے جابروں کی دوڑ دھوپ بھی اس خرابی کی ایک حد تک ذمہ دار خیال

گرنیوں میں تقریباً ڈیڑھ سال میں مزدور قریب قریب سبھی بدل جاتے ہیں۔ اس طرح مصارف پیدائش میں غیر ضروری اضافہ ہو جاتا ہے اور مزدوروں کی کارگردگی متاثر ہوتی ہے۔

۱۸۔ **صنعتی مزدور کی کارکردگی۔** جہاں تک ہندوستانی مزدور کی کارکردگی سے خرابی منسوب کی جاتی ہے حقیقی صورت حال کو واضح کر دینا ضروری ہے۔ ہندوستانی مزدور کے بارے میں عام طور پر یہ خیال کیا جاتا ہے کہ اس کی کارکردگی یورپین مزدور کے مقابلے میں نسبتہً کم ہوتی ہے۔ اگر اس کے یہ معنی لیے جائیں کہ ایک مقررہ وقت میں یورپین مزدور، ہندوستانی مزدور کے مقابلے میں زیادہ کام انجام دیسکتا ہے۔ تو اس بیان کی تردید کرنا مشکل ہے۔ سر الگزنڈر رگ روبرٹ نے صنعتی کمیشن کے سامنے گواہی دیتے ہوئے یہ بیان کیا کہ انگریز مزدور کی کارکردگی ہندوستانی مزدور کے مقابلے میں ۵، ۳ یا چار گونہ زیادہ تھی۔ سر کلیمنٹ سمپسن نے یہ اندازہ پیش کیا کہ روئی کاتنے اور کپڑا بننے والی ہندوستانی گرنی کے ۶۷، ۲ مزدور، لنکا شائر مل کے ایک مزدور کے برابر ہیں۔ لیکن ڈاکٹر گلبرٹ سلیٹر نے یہ خیال ظاہر کیا ہے کہ ہندوستانی مزدور کی کمتری کو مبالغے کے ساتھ بیان کیا گیا ہے۔ ہندوستان اور انگلستان میں ایک راچھ پر کام کرنے والے جلاہوں کی تعداد کا اختلاف ہندوستانی اور انگریز مزدور کی کارکردگی کے فرق کا صحیح معیار نہیں ہو سکتا ہندوستان میں مزدوروں کی کثیر تعداد سے اس لیے کام لیا جاتا ہے کہ زائد پیداوار کی قیمت اجرت کی برآورد کے اضافے سے زیادہ ہوتی ہے۔ انگلستان میں اجرت نسبتہً اعلیٰ ہونے کی وجہ سے مزدوروں کی نسبتہً

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ:۔ کی جاتی ہے ایک "سرکاری محکمہ مزدوران" قائم کر کے اس خرابی کو کسی حد تک رفع کیا جا سکتا ہے۔

کم تعداد کام میں لگانی پڑتی ہے۔ لیکن سلیٹر یہ تسلیم کرتے ہیں کہ گو ہندوستانی مزدوروں کی کمتری کو عام طور پر مبالغے سے بیان کیا جاتا ہے، پھر بھی اس میں کافی صداقت ہے؛ اور حقیقت میں یہ کوئی تعجب خیز امر نہیں اگر ہم انگریز مزدور کی اعلیٰ جسمانی صحت، طاقت، ذہانت، ضبط پذیری اور استقلال و تسلسل کے ساتھ کام کرنے کی صلاحیت کو ذہن میں رکھیں۔ لیکن مذکورۂ بالا ریاضی نما بیانات احتیاط کے ساتھ قبول کرنا ضروری ہے انگریز و ہندوستانی مزدور کی کارکردگی کے مسئلے کو "فرق و اختلاف کے طریقے" سے حاصل نہیں کیا جا سکتا، کیونکہ کام کے حالات و شرائط بالکل غیر مشابہ
۱۰۱ ہیں۔ ہندوستانی گرنی کی کمتر پیداوار کا باعث کلیتہً ہندوستانی مزدور کی کمتر کارکردگی ہی کو نہیں قرار دیا جا سکتا، کیونکہ ممکن ہے کہ اس کی کمتر کارکردگی نسبتہً خراب انتظام کا نتیجہ ہو۔ علاوہ ازیں جیسا کہ بمبئی کے پارچہ بافوں نے گورنر جنرل کے پاس اپنے پیش کئے ہوئے محضر میں ۱۸۸۹ء میں بتلایا، ہندوستانی مزدور کی راہ میں ایک مزاحمت یہ ہے کہ ہندوستانی گرنیوں میں خام اشیا خراب قسم کی استعمال ہوتی ہیں۔ روئی خراب قسم کی ہونے کی وجہ سے دھاگے بار بار ٹوٹ جاتے ہیں، اور اس طرح زیادہ آدمیوں سے کام لینا پڑتا ہے۔ یہ بھی شکایت کی جاتی ہے کہ لنکا شائر کے مالکان گرنی کے برعکس، ہندوستانی گرنیوں کے مالک، جدید ترین محنت بچاؤ تدابیر اور کلیں استعمال نہیں کرتے۔ اس کی ایک وجہ یہ ہے کہ یہاں سب کلوں کو باہر سے درآمد کرنا پڑتا ہے، جس کی بنا پر وہ انگلستان کے مقابلے میں یہاں زیادہ بیش خرچ ثابت ہوتی ہیں، اور چونکہ ہندوستان میں اجرت ادنیٰ ہے۔ لہٰذا جدید ترین کلوں اور محنت بچاؤ نت نئی ترکیبوں اور آلات میں زر مشغول کرنے کے بجائے مزدوروں کو زیادہ تعداد میں رکھنے کو ترجیح دی جاتی ہے۔ سچ پوچھو تو آجروں پر اس کا الزام نہیں لگایا جا سکتا، لیکن اس کی وجہ سے انگریز مزدور کے مقابلے میں ہندوستانی مزدور یقیناً کمتر درجے کا معلوم ہوتا ہے۔

لیکن اگر یہ تسلیم کر لیا جائے کہ دوسری چیزیں مثلاً زیر استعمال کلوں کی نوعیت وغیرہ مقررہ ہونے کی صورت میں بھی ہندوستانی مزدور تقریباً یقینی طور سے اس مفہوم میں گھٹیا پایا جائے گا کہ اس کی محنت کی پیداوار قلیل تر ہوگی تو دوسرا سوال یہ پیدا ہوتا ہے کہ آیا ہندوستانی مزدور دوسرے مفہوم میں مابقی کام اور اجرت کے لحاظ سے بھی کم کارگزار ہے یا نہیں۔ صنعتی کمیشن نے یہ خیال ظاہر کیا کہ ہندوستانی مزدور کی اجرت کم ہونے کے باوجود اس کی پیداوار کی لاگت مغربی مزدور کے مقابلے میں کم نہیں ہوتی۔ ڈاکٹر نائر نے سنہ ۱۹۰۸ء میں یہ استدلال پیش کیا کہ "اگر لنکا شائر کا ایک مزدور ۲ء۶۷ مدراسی مزدوروں کے مساوی ہو تو چونکہ لنکا شائری مزدور کی اوسط ماہانہ اجرت تقریباً ۶۰ روپے یا ۴ پونڈ اور مدراسی مزدور کی اجرت ماہانہ اوسطاً ۱۵ روپے (ایک پونڈ) ہوتی ہے۔ لہٰذا یہ ظاہر ہے کہ ایک ہی مقررہ زر کے معاوضے میں ہندوستانی گرنی کا مالک انگریزی گرنی کے مالک کے مقابلے میں تقریباً دوگنا کام لیتا ہے[1]"۔ لیکن اس کے یہ معنی نکلتے ہیں کہ کارکردگی کے دوسرے مفہوم کے لحاظ سے ہندوستانی مزدور، انگریز مزدور سے حقیقت میں بہتر کارگزار ہے؛ حالانکہ یہ تقریباً یقینی طور سے حقیقت سے بعید ہے۔ علاوہ ازیں ہندوستانی مزدور کے دوستوں کو یہ ذہن نشین رکھنا چاہیئے کہ یہ استدلال ان کے نقطۂ نظر سے ثبوت پیش کرنے کی حد سے تجاوز کر جاتا ہے؛ اس لیے کہ اگر ہندوستانی مزدور انگریز مزدور سے دوگنا کارگزار ہو (حالانکہ غالباً امریکی مزدور کو مستثنیٰ کر کے انگریزی مزدور ہی دنیا کا بہترین کارگزار مزدور عام طور سے خیال کیا جاتا ہے) تو اجرت بڑھا کر اور اس کے نتیجے کے طور پر اس کے معیار زندگی کو بلند تر کر کے ہندوستانی مزدور کی کارکردگی میں اضافہ کرنے کی زحمت ہی کیوں گوارا کی جائے؟ ہندوستانی مزدور

[1] دیکھو پہلے کی کتاب محولہ بالا صفحہ ۲۴۴۔

کی ایسی بے شعور تائید و حمایت اضافۂ اجرت کے استدلال کو واضح طور
ص۲۰۱ سے کمزور کر دیتی ہے۔ لیکن حکمت و فراست کے ملحوظات سے قطع نظر
ہم یہ خیال کرتے ہیں کہ وسیع نظر سے دیکھا جائے تو یہ پایا جائے گا کہ
موجودہ زمانے میں اعلیٰ اجرت کی کفایت کے اصول کا اطلاق
ہندوستانی مزدور پر ہوتا ہے، اس طرح اس کا قرینہ ہے کہ اضافۂ اجرت
سے کارکردگی میں تناسب سے زیادہ اضافہ ہو اور یہ کہ ہم خواہ کسی
طریقے سے معاملے پر غور کریں موجودہ صورت یہ ہے کہ مغربی مزدور
ہندوستانی مزدور کے مقابلے میں بہتر کارگزار ہوتا ہے[1]۔ اگرچہ ہندوستانی
مزدوروں میں بتدریج اور دھیرے دھیرے اصلاح ہو رہی ہے۔

۱۹- ہندوستانی مزدور کی خراب کارکردگی کے اسباب۔

خراب کارکردگی کے اسباب گوناگوں ہیں۔ ان میں
سے بعض مستقل ہیں اور بعض عارضی اور قابل علاج۔
اول الذکر قسم کے تحت ہندوستان کے موسمی حالات
آتے ہیں جو اعلیٰ کارکردگی کے لیے عام طور سے مضر ہیں۔
سوتی کپڑا بننے کی صنعت پر غور کرنے سے ہمیں معلوم ہو سکتا ہے کہ
لنکاشائر کو سرد اور فرحت بخش موسم کی بہت بڑی سہولت حاصل ہے
جس سے ہندوستان کے اکثر علاقے جہاں پر یہ صنعت قائم ہے

---

[1] مسٹر (جو اس وقت تک مسٹر تھے) ایچ۔ پی مودی انجمن مالکان گرنی بمبئی کے صدر نے مالی کمیشن
کے سامنے زبانی شہادت دیتے ہوئے مزدوروں کی اضافی کارکردگی کے متعلق حسب ذیل اعداد
پیش کئے۔ چنانچہ انھوں نے کہا کہ "جاپانیوں میں ایک جلاہا ۶ کرگھے یا راچھ چلاتا ہے اور
اس کی کارکردگی ۹۵ فی صد ہے۔ چین میں ایک جلاہا ۴ راچھ چلاتا ہے اور اس کی کارکردگی
۱۰ فی صد ہے۔ بمبئی میں ایک جلاہے کی نگرانی میں دو راچھ ہوتے ہیں اور اس کی کارکردگی
۸۰ فی صد ہے۔ جاپان اور چین کی بنیاد پر اگر تخمینہ کیا جائے تو بمبئی کے جلاہے کو چین یا جاپان کے
جلاہے کے مقابلے میں اجرت ۲۰۰ فی صد تا ۳۰۰ فی صد زیادہ دی جاتی ہے۔"

محروم ہیں۔ علاوہ ازیں مصنوعی ترطیب جس کی ہندوستان میں ضرورت ہوتی ہے۔ لنکا شائر کے فطری طور سے مرطوب موسم کا بہت ہی ادنیٰ بدل ہے اور اس کا امکان ہے کہ تاوقتیکہ مصنوعی ترطیب کا مناسب طریقے پر انتظام نہ کیا جائے وہ مزدوروں کی صحت کو بری طرح متاثر کرے۔ قابل اصلاح اسباب مثلاً ہوا، روشنی اور صفائی وغیرہ کے انتہائی غیر اطمینان بخش حالات پہلے بیان کئے جا چکے ہیں۔ اس کے علاوہ یہ استدلال پیش کیا جا سکتا ہے کہ کام کے گھنٹے گو حال میں آئین سازی کے ذریعے سے کم کر دیے گئے ہیں پھر بھی حد سے زیادہ طویل ہیں خاص کر ایسے ملک کے لیے جس کی آب و ہوا گرم ہو۔ چنانچہ اس خیال میں غالباً بہت کچھ صداقت ہے کہ ہندوستانی مزدور کا تساہل اور بے پروائی ایک قسم کی حفاظتی تدبیر ہے جو وہ غیر ارادی طور سے اس غرض سے اختیار کرتا ہے کہ کہیں جسمانی صحت جواب نہ دے اس لیے کہ طویل گھنٹوں تک سخت محنت کرنے کا ناگزیر نتیجہ یہی ہو گا۔

بلاشبہ یہ ایک واقعہ ہے کہ متوسط ہندوستانی مزدور جسمانی ساخت میں متوسط انگریز مزدور سے مقابلۃً گھٹیا ہوتا ہے۔ اس کے دو اسباب ہیں یعنی (۱) مرض کی تباہ کاریاں، اور (۲) گھٹیا اور کم غذا۔ گو جیسا کہ ہم بیان کر چکے ہیں دیہی علاقے ملیریا، طاعون، ہیضہ، انفلوئنزا، کالا آزار، خطافیہ وغیرہ جیسے بڑے امراض سے محفوظ نہیں ہیں پھر بھی گنجان صنعتی علاقوں میں وہ بہت زیادہ شدت کے ساتھ پائے جاتے ہیں۔ ہولناک گندہ محلے جہاں مزدوروں کو رہنا پڑتا ہے متعدی امراض کی درجۂ اول کی پرورش گاہیں ہیں اور ان کو تیزی کے ساتھ پھیلانے کے لیے بہترین مواقع بہم پہنچاتے ہیں۔

صحت عامہ کی اصلاح و ترقی کا طریقہ جس میں صاف پانی اور ۱۴۳
خالص غذا کی بہم رسانی اور بدررو کا مناسب انتظام شامل ہو اور اسی کے ساتھ صنعتی مزدوروں کے لیے بہتر طبی سہولتیں اور بیماری کے

بیمے کا طریقہ قطعی طور پر ضروری ہے۔

رہا خراب اور کم غذا کے اثرات کا معاملہ تو اس کا تعلق کل ہندوستانی آبادی سے ہے۔ اس لحاظ سے اس پر باب (۴) میں بحث کی جائے گی۔

۲۰۔ انتظام سکونت کے حالات۔ ہندوستان کے اکثر صنعتی شہروں میں آبادی کی ناقابل یقین گنجانی اور حفظ صحت کے بھیانک حالات شہروں میں مزدوروں کے مستقل طور پر نہ رہنے اور ان کی گھٹیا کارکردگی کے بڑی حد تک ذمے دار ہیں۔ بعض صنعتی علاقوں میں جہاں کارخانے شہر سے کسی قدر فاصلے پر قائم کیے گئے ہیں انتظام رہایش اور حفظ صحت کا مسئلہ مقابلۃً سادہ ہوتا ہے۔ مزدوروں کو عام طور پر متصلہ دیہات میں یا یکمنزلہ مکانات میں رکھا جاتا ہے جو قطاروں کی شکل میں آجروں کی طرف سے بنائے جاتے ہیں اور آجر مطلوبہ زمین کسی دقت کے بغیر حاصل کر سکتا ہے۔ گنجانی کی حالت کی مثال مدراس، کانپور، ناگپور اور احمد آباد جیسے شہروں اور کلکتے کے اطراف کے اکثر صنعتی علاقے میں ملتی ہے۔ ان علاقوں میں خاص بمبئی اور کلکتے کے مقابلے میں زمین بہت ارزان ہے۔ یہاں سکونت کا انتظام یکمنزلہ جھونپڑوں پر مشتمل ہوتا ہے جن کو بستیاں کہتے ہیں اور جن کو مالکان گرنی نہیں بلکہ دوسرے اشخاص تعمیر کراتے ہیں اور جو مزدوروں کو مناسب شرح کرایہ پر دیے جاتے ہیں بعض مقامات مثلاً کانپور، کلکتہ اور احمد آباد میں زیادہ روشن خیال کارخانہ داروں نے مزدوروں کے لیے مکانوں کی بہم رسانی کو اس بنا پر مناسب بلکہ ضروری پایا ہے کہ منتخب مزدوروں کے بازار پر دست رس حاصل ہو گی خاص کر مزدوروں کی نقل پذیر جماعت کی حد تک جس پر پارچہ بافی کے کارخانوں کا دارومدار ہوتا ہے۔ یوں تو احمد آباد کے حالات اس لحاظ سے بہتر ہونے چاہئے تھے کہ دوسرے شہروں کے مقابلے میں یہاں زمین ارزاں تر

ہے، لیکن حقیقت یہ ہے کہ احمد آباد کے انتظام رہائش کی حالت ہندوستان کے کسی دوسرے صنعتی مرکز کے مقابلے میں زیادہ خراب معلوم ہوتی ہے۔ پھر بھی بلدیہ نے مزدوروں کے لیے معیاری مکان تعمیر کرنے کا حال ہی میں فیصلہ کیا ہے اور اس مسئلے کو امداد باہمی کے طریقوں پر بھی حل کرنے کی کوشش کی جارہی ہے۔ تقریباً ہر صنعتی مرکز میں گنجانی کی خرابی کو بڑھنے کا موقع دیا گیا ہے اور کارخانوں کے قیام کے وقت جگہ کے انتخاب پر کوئی نگرانی نہیں رکھی گئی ہے۔

اس کی وجہ سے حالات نے نازک صورت اختیار کرلی ہے۔ مزدور پیشہ طبقے کا بڑا حصہ مزدور بستیوں (Chawls) میں سکونت پذیر ہوتا ہے جو بالعموم ایک کوٹھری اور بعض اوقات دو کوٹھری والی قیام گاہوں (Gallas) پر مشتمل ہوتی ہیں۔ لیکن ان میں دو صد ۱۰۴
کوٹھریوں سے زائد گنجائش نہیں ہوتی۔ اس انتظام کا مقصد یہ ہے کہ مزدور پیشہ طبقے کی بہت بڑی تعداد کو حتی الامکان ارزاں طریقے پر مکان (جن کو گودام کہنا مناسب ہوگا) مہیا کئے جائیں[1]۔

بمبئی میں مزدوروں کے خاندانوں کی بہت بڑی تعداد (یعنی ۷۰ بز سے زائد) ایک کوٹھری والی قیام گاہ میں رہتی ہے۔ مزدور بستیوں کی حد تک اشخاص کی اوسط تعداد فی کمرہ ۴.۰۳ ہے۔ یہ اعداد لندن کے مقابلے میں نمایاں تضاد رکھتے ہیں؛ چنانچہ لندن میں آبادی کا صرف ۶ بز حصہ ایک کوٹھری کے مکانوں میں رہتا ہے اور اشخاص کا اوسط فی کمرہ ۱.۹۲ ہے۔ یہ امر بھی ذہن نشین رکھنا چاہیئے کہ ذیلی کرایے پر دینے کا طریقہ بمبئی کے صنعتی مزدوروں میں عام ہے۔ اس کی وجہ سے گنجانی اور بھی زیادہ ہوجاتی ہے گو مزدور بستی بمبئی کے دامن پر ایک بدنما داغ ہے۔ لیکن گنجانی کی شکایت دوسرے مرکزوں میں بھی ہے۔ چنانچہ ہوڑا کے بعض حصوں کی گنجانی

[1] دیکھو برسٹ کی کتاب محولۂ بالا صفحہ ۲ نیز دیکھو صنعتی کمیشن کی رپورٹ فقرہ ۲۴۱۔

ہندوستان کے کسی دوسرے صنعتی مرکز میں اپنی نظیر غالباً نہیں رکھتی۔ چھوٹے صنعتی شہروں میں بھی غالباً یہی میلان ہے۔

۲۱۔ ناقص انتظام سکونت وحفظ صحت کے مضر اثرات ونتائج۔

عمدہ مکانوں کے معنی یہ ہیں کہ خوشگوار گھریلو زندگی، مسرت وصحت نصیب ہو۔ خراب مکان، نجاست، شراب نوشی، بیماری، بد اخلاقی اور جرم کا مسکن ہوتے ہیں اور آخر کار ہسپتالوں، قیدخانوں اور پاگل خانوں کو ضروری بنا دیتے ہیں جس میں ہم معاشرے کے ان لاوارث افراد کو چھپائے رکھتے ہیں جو زیادہ تر خود معاشرے ہی کی غفلت کا نتیجہ ہیں۔" ناکافی اور خراب انتظام سکونت بھی ان عاملین سے ایک ہے جو صنعتی بے اطمینانی اور بے چینی کے ذمہ دار ہیں۔ چنانچہ بمبئی میں یہ سب خرابیاں مختلف مدارج میں موجود ہیں۔ بمبئی کے گندہ محلوں میں ایک بڑی خرابی یہ ہے کہ بچوں میں اموات زیادہ واقع ہوتی ہیں۔ مقام سکونت کے کمروں کی تعداد کے لحاظ سے شرح اموات میں معکوس تغیر ہوتا ہے۔ یوں تو عام آبادی میں اوسط شرح اموات فی ہزار رجسٹر شدہ ولادتوں میں ۲۰۰ تا ۲۵۰ ہے لیکن بدترین محلوں میں اعلیٰ ترین شرح ۲۹۰ ہے[1]۔ مزدور بستیوں کی زندگی کے ہولناک حالات اور تخلیہ و تنہائی کا فقدان بھی ان لوگوں کی راہ میں مزاحمت پیدا کرتا ہے جو اپنے خاندانوں کو اپنے ساتھ شہر میں لانا چاہتے ہیں۔ اور اس طرح مزدور کی کارکردگی اور قیام پذیری پر بہت مضر اثر پڑتا ہے۔

۲۲۔ انتظام سکونت کی اصلاح کی کوشش

بمبئی میں آب رسانی، حفظ صحت اور بدرروں کے انتظام کی اصلاح تو کی گئی لیکن آبادی کی گنجانی کو دور کرنے اور گندہ محلوں کو ڈھانے کی طرف زمانۂ دراز تک

---

[1] دیکھو مزدور کمیشن کی رپورٹ فقرہ ۲۷۱۔

کوئی توجہ ہی نہیں کی گئی حتیٰ کہ حالت ہر سال بد سے بدتر ہوتی چلی گئی۔ ۱۸۹۶ء
میں بڑے طاعون کے باعث بمبئی میں کثیر اموات واقع ہوئیں اور
عام بھگدڑ مچ گئی اس کے نتیجے کے طور پر تجارت اور صنعت مفلوج
ہوکر رہ گئی۔ ان سب چیزوں نے صورت حال کو بہت نازک بنا دیا تھا۔
۱۸۹۸ء میں ایک محکمۂ آرائش اس غرض سے قائم کیا گیا کہ نئی سڑکیں بنائے، ص ۱۰۵
گنجان علاقوں کو کشادہ کرے، توسیع کی گنجائش نکالنے کے لیے سمندر کے
حصے کو خشکی میں مبدل کرے اور غریبوں اور پولس کے سپاہیوں کے لیے
حفظ صحت کے اصول پر مکان تعمیر کرے۔ محکمۂ آرائش کے محدود اختیارات
اور قلیل سرمایۂ محکمۂ آرائش اور بلدیہ کا باہمی عدم تعاون، اور خانگی
املاک کے جبری حصول اور عمارتوں کے انہدام کی وجہ سے محکمے کی ناگزیر
غیر مقبولیت یہ ایسے اسباب تھے جن کی وجہ سے کچھ زیادہ کام نہ ہوسکا
البتہ گندہ بستیوں کی تھوڑی بہت اصلاح کی گئی۔ پھر بھی محکمۂ آرائش
نے جو تھوڑا بہت کام کیا وہ نہایت مفید تھا۔

بلدیہ نے ۱۹۲۰ء تک اپنے عملے کے لیے بھی ۲،۹۰۰ مکان تیار
کرلیے اور مزید ۲،۲۰۰ مکانوں کی تعمیر کی منظوری بھی دیدی۔ محکمۂ بندرگاہ
نے اپنے تقریباً ۵۰۰۰ مزدوروں کے لیے مکان فراہم کیے۔ اس اثنا میں
شہر کی آبادی بہت تیزی سے بڑھ رہی تھی، اور مالکان گرنی نے اپنے
مزدوروں کی حد تک انتظام سکونت کے معاملے میں کچھ بھی نہیں کیا۔ صنعتی
کمیشن نے مزید گنجانی کو روکنے اور بہتر انتظام سکونت کرنے کی غرض سے
یہ سفارش کی کہ چند مستثنیات کے ساتھ شہر میں جدید صنعتی کارخانوں کے
قائم کرنے کی اجازت دینے سے انکار کردیا جائے[1]، صنعتی ترقی کے لیے
ایک علٰحدہ رقبہ مخصوص کردیا جائے، موجودہ ریلوے ورکشاپوں کو
شہر سے معقول فاصلے پر منتقل کردیا جائے، ریلیں حکومتی محکمہ جات اور

[1] اس مشورے کو قبول کرلیا گیا ہے اور خاص بمبئی شہر میں کسی قسم کی نئی گرنی کھولنے کی اجازت نہیں ہے۔

سرکاری ادارے اپنے ملازموں کے لیے سکونتی مکان مہیا کریں؛ صنعتی مضافات قائم کرنے کی غرض سے وسایل آمد و رفت کی اصلاح و ترقی کی جائے؛ شہر کے صنعتی مکانوں کی وسعت و مکانیت کا ایک معین معیار رکھا جائے۔ مقامی حکومت تعمیرات کا پروگرام مرتب کرے اور اس کے مطابق کام کرے۔ جنگ عظیم کے اختتام پر اس مسئلے کو حل کرنے کی غرض سے حکومت بمبئی کی جانب سے نظامت ترقیات عامہ قائم کرنے کی ایک مکمل تجویز پیش کی گئی۔ ترقیات کے لیے ۹ کروڑ روپے قرضے سے اور بمبئی میں درآمد ہونے والی روئی کی ہر گانٹھ پر ایک روپیہ "شہری محصول" عائد کرکے سرمایہ فراہم کیا گیا۔ لیکن تعمیر کردہ مکانات کی کثیر تعداد خاص کر ورلی کے مزدور واڑے خالی پڑے ہوئے ہیں۔ فن تعمیر کے نقطۂ نظر سے یہ مکان عام طور سے نہایت بھدے اور بدنما خیال کئے جاتے ہیں؛ اور یہ سمجھا جاتا ہے کہ ان کے غیر مقبول ہونے کے اسباب میں ان کو حاصل کرنے کی مشکلات، بازار کی سہولتوں کی عدم موجودگی، سمنٹ کی تعمیر (جس کی وجہ سے مکان گرما میں تکلیف دہ طریقے پر گرم اور سرما میں تکلیف دہ طریقے پر سرد رہتے ہیں)، کرائے کی زیادتی، روشنی اور پولیس کے انتظام کی عدم موجودگی داخل ہیں۔ اب یہ کوشش کی جارہی ہے کہ ان نقائص کو دور کیا جائے۔ بلدیہ اور محکمۂ آرائش بھی اصلاح و ترقی کے متعلق اپنے پروگرام کو عملی جامہ پہنا رہے ہیں اور محکمۂ بندرگاہ نے بمقام سیوری کپاس کے لیے ایک گودام تیار کیا ہے۔

جہاں تک مالکان گرنی کا تعلق ہے، بعض گرنیوں، مثلاً سیسون ملز نے اپنے مزدوروں کے لیے سکونتی مکان مہیا کئے ہیں۔ کارخانوں کے ص ۱۰۶ قرب وجوار میں مناسب شرائط پر زمین حاصل کرنے کی وقت کسی ضمانت کی عدم موجودگی کہ گرنی کے بنائے ہوئے مکانوں میں رہنے والے مزدور دوسری گرنیوں میں کام قبول نہ کریں گے، اور خود مزدوروں کا ان انتظامات سے فائدہ اٹھانے میں پس و پیش، ان چیزوں نے ترقی کی رفتار کو ناگزیر

طور سے سست کر دیا ہے۔ مزدوروں کو یہ ڈر ہے کہ ان سے آزادئ عمل چھن جائے گی اور ہڑتال کرنے کی صورت میں ان کو مکانوں سے نکالدیا جائے گا؛ اور وہ حفظ صحت کے قواعد اور ضبط کے مخالف ہیں جن کی قدر و قیمت سے وہ ناواقف ہیں اس اعتبار سے کانپور، ناگپور، احمد آباد اور مدراس میں زیادہ موافق حالات موجود ہیں، چنانچہ یہاں کے کارخانہ داروں نے اپنے مزدوروں کے لیے سکونتی مکانوں کا انتظام کرنے میں زیادہ دلچسپی لی ہے، جس سے فریقین کو بہت بڑا فائدہ ہو رہا ہے۔ صنعتی مکانات کی اس عمدہ تجویز کا خاص طور پر ذکر کیا جا سکتا ہے جس پر مسرز ٹاٹا سنز لمیٹڈ کی نگرانی میں امپریس ملز نے بمقام ناگپور اور ٹاٹا آئیرن اینڈ اسٹیل کمپنی لمیٹڈ نے اپنے عملے اور مزدوروں کے لیے جمشید پور میں عمل شروع کیا ہے۔

مزدور کمیشن نے متعدد مشورے دئے؛ اور یہ سفارش کی کہ (۱) قانون تحصیل اراضی میں اس طرح ترمیم کرنی چاہئے کہ صنعتی کارخانوں کے مالکوں کو مزدوروں کے لیے سکونتی مکان تعمیر کرنے کی غرض سے زمین حاصل کرنے میں سہولت ہو چنانچہ حکومت ہند کی تحریک پر اس قانون میں ۱۹۳۳ء میں ترمیم کر دی گئی؛ (۲) صوبہ وار حکومتوں کو چاہئے کہ شہری و صنعتی علاقوں کا معائنہ اس غرض سے کریں کہ مکانوں کی حد تک ان مقامات کی ضرورتوں کا علم ہو اور اس بارے میں جملہ متعلقہ جماعتوں کے باہمی مشورے سے عملی تدابیر اختیار کرائی جائیں (۳) حکومت کو چاہئے کہ مکعب رقبے، ہوا اور روشنی کے انتظام، آب رسانی، موریوں وغیرہ کے بارے میں اقل ترین معیار مقرر کرے؛ (۴) شہری تشکیل کے مناسب قوانین جہاں کہیں ضروری ہوں منظور کرنے چاہئیں؛ (۵) ہر محکمۂ آرائش کے لیے مزدوروں کے واسطے مکانوں کا انتظام دستوری طریقے پر لازمی قرار دیا جائے؛ (۶) انجمن تعمیر امداد باہمی کی ہمت افزائی کی جائے؛ (۷) بلدیوں کی طرف سے صحت، انتظام سکونت اور حفظ صحت کے متعلق ذیلی قواعد کی نظر ثانی

ترمیم اور سختی کے ساتھ نفاذ کا اہتمام ہونا چاہئیے (مزدور کمیشن کی رپورٹ، باب ۱۵)۔ صنعتی مکانوں کی تعمیر کی راہ میں مالیہ، انتظام، نقشے وغیرہ کے متعلق کئی مشکلات حائل ہیں؛ چنانچہ ان کے منجملہ سب سے بڑی مشکل یہ ہے کہ صاف ستھرے اور صحت بخش سکونتی مکانوں کی ضرورت واہمیت سے خود مزدور بالکل غافل اور بے پرواہیں حفظ صحت کے ابتدائی اصولوں کے بارے میں مزدوروں کی مناسب تربیت اور دیہایت میں پائے جانے والے حالات سے صنعتی مکانوں کی حتی الامکان مطابقت یہ ایسی چیزیں ہیں جو صاف ستھری جائے رہائش کے مسئلے کو حل کرنے میں معاون ہوں گی اور ساتھ ہی صنعتی مزدوروں میں ثبات پذیری پیدا ہوسکے گی۔

۲۳۔ اجرت کی شرحیں۔ حکومت بمبئی کے دفتر عمال نے احاطۂ بمبئی کی کپڑے کی گرنیوں میں کام کرنے والے مزدوروں کی اجرت کے بارے میں ۱۹۲۱ء، ۱۹۲۳ء اور ۱۹۳۳ء میں علی الترتیب چار مرتبہ تحقیقات کی[1]۔ ۱۹۳۴ء میں حکومت بمبئی نے ایک عام اجرت شماری شروع کی، تاکہ بمبئی پریسیڈنسی کے ہر قسم کے صنعتی کارخانوں سے متعلق اجرتوں کے بارے میں تفصیلی معلومات دستیاب ہوجائے حکومت نے دفتر عمال کو ہدایت دی کہ پہلے کارخانوں کے کام کے حالات اور اجرت کے متعلق دو حصوں میں یعنی ایک میں تمام دوامی کارخانوں کے متعلق اور دوسرے میں تمام موسمی کارخانوں کے متعلق تحقیق کرے۔ اس وقت تک تین رپورٹیں شائع ہوچکی ہیں۔ پہلی رپورٹ میں انجینیری کے کارخانوں اور پیشوں سے، دوسری میں چھپائی کی صنعت سے اور تیسری میں بمبئی پریسیڈنسی کی پارچہ بافی کی صنعتوں سے بحث کی گئی ہے[2]۔ صـ۱۰۷

[1] دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ "دو بمبئی کے کپڑے کی صنعت میں بے روزگاری اور اجرت" شائع شدہ ۱۹۳۴ء۔

[2] دیکھو Labour Gazette بمبئی بابتہ جولائی ۱۹۳۷ء صـ۸۱۸

بمبئی پریسیڈنسی میں اس وقت جو اجرت شماری ہو رہی ہے اس کے بموجب ۱۹۳۴ء میں بمبئی پریسیڈنسی کے سوتی کپڑوں کے کارخانوں میں جملہ پیشوں اور ہنروں میں کام کرنے والے بالغ مزدوروں کی اوسط روزمرہ اجرت حسب ذیل تھی :- شہر بمبئی میں ایک روپیہ ایک آنہ ۱۰ پائی؛[1] مضافات بمبئی، تھانہ، قلابہ، اور رتناگیری کے علاقوں میں ایک روپیہ تین پائی؛ شہر احمد آباد میں ایک روپیہ پانچ آنے، ۷ پائی؛ احمد آباد، کیرا اور پنچ محل میں ایک روپیہ تین پائی؛ بروچ اور سورت میں ۱۴ آنے مشرقی و مغربی خاندیس میں ۱۲ آنے؛ پونا، ناسک اور احمد نگر میں ۱۵ آنے، ۷ پائی؛ شولاپور شہر میں ۱۱ آنے ۸ پائی؛ شولاپور اور ستارا میں ۷ آنے ۶ پائی اور بلگام، بیجاپور، دھاڑواڑ اور کنارا میں ۸ آنے ۷ پائی؛ کارخانوں میں کام کرنے والے مردوں کی اوسط ماہانہ اجرت تمام انجینیری[2] کے اور دوسرے عام پیشوں میں بمبئی کی اجرت شماری کے مطابق حسب ذیل تھی :- اس میں فیکٹریوں کے غیر ماہر مزدور شامل نہیں ہیں۔

بمبئی شہر میں ۱۴ روپے ۸ آنے ۵ پائی؛ مضافات بمبئی، تھانہ قلابہ اور رتناگیری میں ۴۳ روپے ۲ آنے ۱۱ پائی. شہر احمد آباد میں ۳۳ روپے ۷ آنے ۴ پائی؛ احمد آباد کیرا اور پنچ محل میں ۵۲ روپے ۱۲ آنے ۷ پائی؛ بروچ اور سورت میں ۳۲ روپے ایک آنہ ۱۰ پائی؛ مشرقی و مغربی خاندیس میں ۲۶ روپے ۷ آنے ۹ پائی؛ پونا، ناسک اور احمد نگر میں ۲۹ روپے ایک آنہ ۷ پائی۔ شولاپور شہر میں ۲۲ روپے ایک آنہ ۴ پائی؛

۱ جولائی ۱۹۲۶ء کے مقابلے میں اکتوبر ۱۹۳۳ء میں بمبئی کی گرنیوں میں اجرت ۱۶ فی صد کم تھی۔

۲ ان علاقوں میں حاضری کا اوسط فی صد زیادہ تھا، چنانچہ بمبئی شہر کے ۹۱.۷۸ فی صد کے مقابلے میں یہاں ۹۰ فی صد تھا۔ دیکھو رپورٹ عام اجرت شماری (بمبئی) انجینیری کی صنعت حصہ اول صفحہ ۹

Report on General Wages Census (Bombay). Engineering Industry.

شولاپور اور ستارا میں ۲۴ روپے ۲ آنے ا پائی؛ بلگام، دھاڑ واڑ، بیجاپور اور کنارا میں ۲۴ روپے ۱۳ آنے، ۱ پائی۔ بمبئی، پریسیڈنسی کا اوسط ۳۰ روپے ۴ آنے ۳ پائی تھا۔

بنگال کی سن کی صنعت میں مختلف قسم کے مزدوروں کی اوسط ماہوار اجرت، ۴۰ روپے سے جو دھات کے خرادیے پاتے ہیں ۱۱ روپے تک ہے جو پھر کی صاف کرنے والے کو ملتی ہے۔ ہم نے اس اندازے سے چینی نجاروں کو خارج کردیا ہے جو قریب قریب ۹۳ روپے مہینہ کماتے ہیں۔ کئی ٹولیوں کے طریقے کے مقابلے میں ایک ٹولی کے طریق پر کام کرنے والوں کی اجرت خاصی زیادہ ہے۔ صفحہ۱۰۱

برطانوی ہند کی زیادہ اہم کوئلے کی کانوں میں زمین کے اندر کام کرنے والے مزدوروں کی روزمرہ کی اجرت مختلف مقامات کے لحاظ سے فورمین سردار وغیرہ کے لیے ایک روپیہ ۷ آنے سے تقریباً ۱۳ آنے تک، کان کنوں کے لیے ۱۴ آنے سے ۸ آنے تک اور لادنے والوں کے لیے ۱۲ آنے سے ۶ آنے تک ہے۔ زمین کے اندر کام کرنے والے دوسرے مزدوروں کی حد تک، اجرت کی شرح کا انحصار اس بات پر ہے کہ آیا وہ ماہر ہیں یا غیر ماہر۔ زمین کے اندر کام کرنے والی عورتیں تقریباً ۶ آنے یومیہ سے زیادہ نہیں کماتیں۔

"کھلی کانوں" میں کام کرنے والے مزدوروں کی اجرت کا عام پیمانہ کمتر اور بالائی سطح زمین پر کام کرنے والوں کا کمترین ہے۔ آسام کے چائے کے باغات میں ایک خاندان کو کام کرنے والی، اکائی کے طور پر لینا پڑتا ہے، اور اوسط خاندان کی ماہوار نقد اجرت مختلف علاقوں کے لحاظ سے مختلف ہوتی ہے۔ چنانچہ ضلع ڈبروگڑھ میں اعلیٰ ترین (تقریباً ۲۲ روپے) اور "کچار" صدر اور ہیلاکنڈی کے اضلاع میں کمترین (تقریباً ۱۵ روپے) ہے۔

۲۴ - ادنیٰ معیارِ زندگی۔ ہندوستانی مزدور کا ادنیٰ معیارِ زندگی بھی اس کی ادنیٰ کارکردگی کا ایک سبب خیال کیا جا سکتا ہے۔ یہ ادنیٰ اجرت کا سبب بھی ہے اور نتیجہ بھی۔ غالباً اس بدیہی تعمیم کے مطابق جو (Engls' Law) کے نام سے معروف ہے، ہم یہ پاتے ہیں کہ ہندوستانی مزدور کی اوسط آمدنی چونکہ بہت ہی قلیل ہوتی ہے، اس لیے اس آمدنی کا بہت بڑا جزو غذا میں صرف کیا جاتا ہے، اور اس صرف کا تناسب آمدنی کی مقدار کی زیادتی کے ساتھ ساتھ گھٹتا جاتا ہے۔ چنانچہ بمبئی میں مزدور پیشہ طبقے کے میزانیوں کی ۱۹۲۱ء تا ۱۹۲۲ء کی تحقیقی رپورٹ سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ غذا کے مصارف میں ۳۰ روپے ماہانہ سے کم آمدنی پانے والے کے ۶۰،۵ فی صد سے لے کر ۸۰ تا ۹۰ روپے فی ماہ آمدنی پانے والے کے ۵۲،۶ فی صد تک تغیر ہے۔ ان ملکوں میں جہاں معیارِ زندگی اعلیٰ ہے، مثلاً انگلستان اور ریاستہائے متحدہ میں مزدور کی آمدنی کا متعابلۃً بہت قلیل جزو غذا اور دوسری ضروریات حیات میں صرف ہوتا ہے، اور رسمی ضروریات اور تعیشات کے لیے بہت زیادہ باقی رہتا ہے[1]۔ ہندوستانی مزدور کا معیارِ زندگی اس سے کم ہے جتنا کہ پوری کارکردگی کے لیے مطلوب ہے، اور اس کے اہل و عیال کی کفالت کے لیے بہ مشکل کفایت کرتا ہے۔

شہر بمبئی کے مزدور طبقے کے میزانیوں کی جدید ترین تحقیق ۱۹۳۲ء تا ۱۹۳۳ء میں محکمۂ عمال کی طرف سے کی گئی، اس کی رپورٹ سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ ایک خاندان کے اوسط ماہوار مصارف ۴۵ روپے صد ۱۰۹

[1] دیکھو جی فنڈلے شراس کی کتاب موسوم بہ ”بمبئی کے مزدور طبقے کے میزانیے“
Working class Budgets in Bombay
شایع کردہ محکمۂ عمال بمبئی ۱۹۲۳ء۔

۱۵ آنے ۹ پائی ہیں۔ بجز ان آمدنیوں کے جو ۳۰ روپے اور ۳۰ تا ۴۰ روپے ماہانہ سے کم ہیں، سب میں آمدنی، مصارف سے زائد ہے؛ اور ۹۰ روپے اور اس سے زائد آمدنی پانے والوں میں ختم ماہ پر، ماہوار آمدنی کا تقریباً ۲۲ء۵ حصہ بچ رہتا ہے۔ یہ ذہن نشین رکھنا ضروری ہے کہ یہ صورتِ حال تحقیق کے زمانے میں تھی، اور اس زمانے کے بعد سے اجرت میں جو تخفیف ہوئی ہے۔ خاص کر سوتی گرنی کی صنعت میں، اس نے ممکن ہے کہ یا تو ماہانہ پس اندازیوں کو متاثر کیا ہو یا معیار زندگی کو گھٹا دیا ہو۔ مندرجۂ ذیل جدول میں کئی شہروں کو لے کر یہ بتلایا گیا ہے کہ ایک خاندان کے میزانیے میں جو مختلف قسم کی اشیا اور خدمات شامل ہیں ان کے بارے میں مصارف کی تقسیم کا حقیقی فی صد کیا ہے؛ اور اس سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ ہندوستان کے مختلف مرکزوں میں مزدور پیشہ طبقے کی زندگی کی کیا حالت ہے[1]۔

لہ شہر بمبئی کے مزدور طبقے کے خاندان کے میزانیوں کی تحقیق کی رپورٹ۔ شائع شدہ سنہ ۱۹۳۵ء، ص ۱۹، اور انڈین ایر بک برائے سنہ ۱۹۳۷ء تا ۱۹۳۸ء ص ۵۲۰۔ یہ اعداد اس وجہ سے حقیقی طور پر قابل موازنہ نہیں ہیں کہ مختلف گروہ بندیوں میں جو مدیں شامل ہیں ان میں اختلافات ہیں۔ تاہم وہ اس لحاظ سے مفید ہیں کہ ان سے اس بات کا عام اندازہ ہوتا ہے کہ مصارف کی تقسیم میں کیا تغیرات ہوتے ہیں۔

مصارف کی تقسیم کا فیصد

مختلف مدات	بمبئی سنہ ۳۲-۱۹۳۳ء	احمد آباد سنہ ۱۹۲۶ء	شولاپور سنہ ۱۹۲۵ء	ناگپور سنہ ۱۹۲۷ء	جبل پور سنہ ۱۹۲۶ء	رنگون سنہ ۱۹۲۸ء
غذا	۴۶٫۶۰	۵۷٫۹۰	۴۹٫۲۵	۶۴٫۱۰	۶۶٫۰۰	۵۲٫۷
ایندھن اور روشنی	۷٫۱۱	۷٫۰۴	۹٫۶۰	۹٫۶۲	۷٫۹۵	۵٫۲
لباس جوتے وغیرہ	۷٫۷۵	۹٫۴۵	۱۱٫۸۶	۱۰٫۷۰	۱۰٫۸۶	۱۰٫۶
مکان کا کرایہ	۱۲٫۸۱	۱۱٫۷۴	۶٫۲۷	۱٫۹۲	۱٫۴۴	۱۳٫۹
متفرق [۱]	۲۵٫۷۳	۱۳٫۸۷	۲۳٫۰۲	۱۳٫۶۶	۱۳٫۷۵	۱۷٫۶
	۱۰۰٫۰۰	۱۰۰٫۰۰	۱۰۰٫۰۰	۱۰۰٫۰۰	۱۰۰٫۰۰	۱۰۰٫۰۰

بمبئی کے مزدوروں کے ایک خاندان کی اوسط ماہانہ آمدنی ۵۰ روپے ۱ آنہ ۲ پائی، احمد آباد میں ۴۴ روپے ۷ آنے ۲ پائی، شولا پور میں ۳۹ روپے ۱۴ آنے ۱۰ پائی اور رنگون میں ۵۸ روپے ۸ آنے ۳ پائی ہے۔ اس طرح کی آمدنیوں سے ظاہر ہے کہ کوئی اطمینان بخش معیار زندگی برقرار رکھنا ناممکن ہے۔ مزدور، صحت بخش غذا کافی مقدار میں مہیا نہیں کر سکتا؛ خواہ یہ بھی کیوں نہ فرض کر لیا جائے کہ وہ اپنی آمدنی نہایت کامل دانشمندی سے خرچ کر رہا ہے۔ مکان کے متعلق اس کی افسوس ناک حالت کو پہلے ہی بیان کر چکے ہیں اس کا لباس اتنا مختصر ہوتا ہے کہ گرم موسم کے لیے بھی کافی متصور نہیں ہو سکتا۔ تعلیم پر

[۱] یہ امر قابل ذکر ہے کہ "متفرق مصارف" کی مد میں قرضوں کا سود، شراب اور گاؤں کی آمد و رفت وغیرہ کا خرچ شامل ہیں۔

وہ تقریباً کچھ بھی خرچ نہیں کرتا۔ رہا فرنیچر جس کی وہ سربراہی کرسکتا ہے تو وہ چند بھدے صنوبر کے صندوق، آہنی تختی کے ٹرنک، بانس کی لکڑیاں موٹا کمبل، پھٹی پرانی چٹائی، چند معمولی نمائشی چیزیں اور ارزاں روغنی تصویریں ہیں جن میں قدیم قصّے کہانیوں کے متعلق مناظر ہوتے ہیں[1]۔ اکثر مزدوروں کو اپنی آمدنی کا بیشتر حصہ دیہات کی آمد و رفت میں صرف کرنا پڑتا ہے۔ دوسرا بڑا حصہ اس قرضے کے سود کی ادائی میں صرف ہوتا ہے جو مزدور کم و بیش ہمیشہ لیا کرتا ہے[2] شرح سود ا آنہ فی روپیہ ماہانہ یا ۷۵ فی صد سالانہ ہوتی ہے، اور سود باقاعدہ ادا نہ کئے جانے کی صورت میں سود در سود وصول کیا جاتا ہے۔ قرضے کے سود کے متعلق یہ معلوم ہوا ہے کہ وہ کل اوسط ماہانہ خرچ کا تقریباً ۳ فی صدی ہوتا ہے[3]۔ صفحہ ۱۱

۲۵۔ شراب نوشی کا خرچ

کارخانے کے مزدوروں میں شراب نوشی بہت خطرناک طریقے سے پھیل رہی ہے اور یہ کہا جاسکتا ہے، جیسا کہ خاندان کے بجٹ سے معلوم ہوتا ہے کہ مزدور طبقے کے کل اخراجات کا کم از کم ۴ فی صد شراب نوشی پر خرچ ہوتا ہے اور بھنگیوں جیسے ادنیٰ ترین طبقے میں یہ تناسب کم از کم ۱۰ فی صد تک بڑھ جاتا ہے۔ مرد مزدور (عورتیں شاذ ہی پیتی ہیں) مشرقی آفتاب کی تیز اور مرطوب گرمی میں دن بھر سخت محنت کرکے اکثر شراب نوشی کے ذریعے سے آرام و سکون حاصل کرنے کی کوشش

[1] دیکھو ہرسٹ کی کتاب محولۂ سابق، صـ۹۳۔

[2] بمبئی میں ۱۹۲۳ء میں مزدور طبقے کے میزانیوں کے بارے میں محکمۂ مزدوران کی طرف سے جو تحقیق کی گئی اس کے مطابق، ۴۷ فی صد خاندان مقروض تھے، اور قرضے کی مقدار ڈھائی مہینے کی کمائی کے مساوی تھی (ایک ماہ کی اوسط کمائی فی خاندان ۵۲ روپے ۴ آنے ۹ پائی تھی)

[3] دیکھو، فصل (۲۸)۔

کرتا ہے" (ہرسٹ)۔ ایک طرف شراب نوشی کی طلب اور دوسری طرف افلاس کے باعث کام کے مضر صحت حالات اور ناقص غذا کے درمیان کچھ نہ کچھ عضویاتی تعلق ضرور موجود ہے۔ اس معاملے میں جس بات پر غصہ آتا ہے یہ ہے کہ اگر یہی روپیہ جو شراب نوشی پر خرچ ہوتا ہے زیادہ اور بہتر غذا خریدنے میں صرف کیا جاتا تو غذا کے نقص میں یقیناً کمی ہو جاتی۔ مزدور صرف غایت درجہ تنگ دست اور نادار ہی نہیں ہے بلکہ اپنے مصارف کا بہترین طریق پر انتظام کرنے کے بھی ناقابل ہے۔ شراب نوشی کے مصارف اس کی تنگدستی کو بڑھاتے ہیں اور تنگ دستی اس کو اور زیادہ شرابی بناتی ہے۔ اس خرابی کو دور کرنے کے لیے یہ تدابیر اختیار کی جا رہی ہیں کہ شراب خانوں کے بدل کے طور پر چائے خانے سینما گھر، کلب اور دوسری قسم کی تفریح گاہیں کھولی جا رہی ہیں؛ سیندھی شراب کی دوکانوں کی تعداد کم کی جا رہی ہے، ان کے کھلے رہنے کے اوقات کو محدود کیا جا رہا ہے اور گرنیوں کے حدود کے اندر جو شراب فروخت ہو سکتی ہے اس کی مقدار کو بھی گھٹایا جا رہا ہے۔ اس سلسلے میں امتناع شراب کی پالسی کی طرف اشارہ کیا جا سکتا ہے۔ جس کا اعلان حال ہی میں (۱۹۳۷ء) بمبئی، مدراس اور دوسرے صوبوں کی کانگریسی وزارتوں نے کیا ہے۔ حکومت بمبئی اس پالسی کو جلد عملی جامہ پہنانے کے لیے اہم صنعتی شہروں کے انتخاب پر غور کر رہی ہے۔

۲۶۔ اعلیٰ اجرتوں کا مسئلہ۔ ہندوستان میں اجرت کی مروجہ شرحوں کی حد تک یہ خیال پیش کرنے کی جرأت کی جا سکتی ہے کہ مزدور کی حالت کو بہ لحاظ کارکردگی بہتر بنانے کی پہلی تدبیر یہ ہو سکتی ہے کہ اس کی اجرت میں اضافہ کیا جائے۔ دوسرے ملکوں کے مثل ہندوستان میں بسا اوقات یہ پایا گیا ہے کہ آجر اس بات پر بہت زور دیتے ہیں کہ اجرتوں کا اضافہ مزدور کے

معیار زندگی کو بڑھانے کی بجائے یا تو شراب خواری میں ضائع کر دیا جاتا ہے یا مزدور کو زیادہ کاہل اور تن آسان بنا دیتا ہے جس کے نتیجے کے طور پر مزدور کی کارکردگی میں کوئی اصلاح و ترقی نہیں ہوتی۔ اعلیٰ اجرت دینے کے بارے میں اس قسم کا جو اعتراض کیا جاتا ہے اس کا موثر جواب پروفیسر پیگو حسب ذیل دیتے ہیں:- صلا

"یہ صحیح ہے کہ کسی مقررہ وقت میں ایسے اشخاص کا ذوق اور ان کی طبیعت کی افتاد جو بہت زمانے سے نادار ہوں، ان کے ماحول کے کم و بیش مطابق بن جاتی ہے۔ چنانچہ اگر آمدنی میں کوئی اچانک اور بڑا اضافہ ہو جائے تو ممکن ہے وہ اس کو احمقانہ طور پر خرچ کر بیٹھیں جس سے ان کی خوشحالی میں بالکل اضافہ نہ ہوگا یا بہت کم ہوگا۔ لیکن اگر اعلیٰ آمدنی کسی دراز مدت کے لیے برقرار رہے تو یہ شکل باقی نہ رہیگی۔ دوسری طرف اگر اضافہ تدریجی طور پر ہو تو ممکن ہے کہ ایسی احمقانہ فضول خرچی کی نوبت ہی نہ آئے۔ بہر حال یہ استدلال کرنا کہ نادار اشخاص اتنے زیادہ احمق ہوتے ہیں کہ آمدنی کے اضافے سے ان کی خوشحالی میں کچھ بھی ترقی نہیں ہو سکتی اس قول متناقص کو کھینچ تان کر اس نقطے سے آگے لیجانا ہے جہاں تک کہ معقولیت سے بحث کی جا سکتی ہے[1]" ایک اور اصولی اعتراض اجرتو کو بڑھانے کے بارے میں یہ کیا جاتا ہے کہ ممکن ہے کہ اس کے اثر کو آبادی کا اضافہ بہت جلد زائل کر دے۔ اس معاملے پر پہلے بحث کی جا چکی ہے (دیکھو جلد اول باب ۳) اور ہم نے یہ خیال ظاہر کیا تھا کہ اگرچہ دولت کا اضافہ ایک حد تک اضافۂ آبادی کی شکل میں ظاہر ہو سکتا ہے، لیکن یہ توقع بھی کی جا سکتی ہے کہ اضافۂ دولت کے

[1] اے، سی، پیگو کی کتاب موسوم بہ "معاشیات خوشحالی" صہ ۵۳ تا صہ ۵۴

Economics of Welfare

نتیجے کے طور پر معیارِ زندگی بھی ایک حد تک بڑھے گا۔ اس بارے میں زیادہ اختلافِ رائے کی گنجائش نہیں ہے کہ صنعتی مزدور کا معیارِ زندگی گزشتہ چند سالوں میں قابلِ لحاظ حد تک بڑھ گیا ہے۔

بین الاقوامی مسابقت کے متعلق بھی یہ بیان کیا جاتا ہے کہ وہ اجرت کی سطح کو بلند کرنے میں ایک بڑی رکاوٹ ہے۔ چنانچہ سوتی کپڑے کے کارخانوں کی مشکلات کو ہم پہلے بیان کر چکے ہیں جن کا باعث بلاشبہ ایک حد تک جاپانی مسابقت ہے۔ اس بات کو ایک واقعے کے طور پر تسلیم کیا جا سکتا ہے کہ ایک ملک اپنے مزدوروں سے نیم بیگار کے طور پر کام لے کر کم از کم عارضی طور پر دوسرے ملک کے مقابلے میں اپنے لیے بہت اچھا موقع پیدا کر سکتا ہے۔ اسی کے ساتھ یہ نتیجہ نہیں نکلتا کہ دوسرے ملکوں کو بھی مدافعانہ طور پر اسی قسم کے نیم بیگاری کے طریقے اختیار کرنے چاہییں۔ یہ حجت کی جا سکتی ہے کہ نیم بیگار پیشے آخر میں چل کر فائدہ بخش ثابت نہیں ہوتے، اس لیے کہ وہ کارکردگی کو گھٹاتے ہیں۔ بہرحال کوئی مہذب قوم خودداری کے ساتھ اس بات کو بھول نہیں سکتی کہ پیدائشِ دولت کو ترقی دینے کا معاشی نصب العین جتنا اہم ہے اسی قدر اہم انسانی زندگی کو بہتر اور خوشتر بنانے کا اخلاقی نصب العین بھی ہے۔ مسابقت کے حالات و شرائط کو مساوی بنانے کا مناسب طریقہ یہ ہے کہ ہر قوم کو اس بات پر راضی کیا جائے کہ وہ کام کے متعلق بعض اقل معیار مقرر کریں۔ اگر کوئی خاص ملک سرتابی کرے تو مزدوروں کے لیے خطرناک طور پر ادنیٰ اور گھٹیا معیارِ زندگی کو چپ چاپ مان لینے یا عائد کرنے کی بجائے اس ملک کی زد سے بچنے کے لیے دوسری تدابیر اختیار کرنی چاہییں۔

حکومت بمبئی نے حال ہی میں (ستمبر ۱۹۳۷ء) بمبئی کے سوتی کپڑے کے کارخانوں میں کام کرنے والے مزدوروں کے متعلق ایک

۱۱۲ تحقیقاتی کمیٹی مقرر کی تاکہ دوسرے معاملات کے منجملہ اس امر کی جانچ کی جائے کہ اس صوبے کے مختلف مرکزوں میں سوتی کپڑے کے کارخانوں میں کام کے اوقات، شرائط و آلات اور کارکردگی کے اعتبار سے مزدوروں کی اجرتیں کیا ہیں؛ اور یہ دریافت کیا جائے کہ آیا اجرت جو ملتی ہے کفافی اجرت کے معیار کے لحاظ سے کافی ہے یا ناکافی۔ کمیٹی نے اپنی ایک درمیانی رپورٹ میں جو فروری ۱۹۳۸ء میں شائع ہوئی یہ سفارش پیش کی کہ اس واقعے کے مدنظر کہ سوتی کپڑے کی صنعت میں ۱۹۳۷ء سے مسلّمہ طور پر اصلاح و ترقی رونما ہوئی ہے احاطۂ بمبئی کے کارخانوں کے مزدوروں کی اجرت میں اضافہ کیا جائے۔

۲۷۔ کم سے کم اجرت کی قانونی حد۔ گیارھویں بین قومی مزدور کانفرنس میں جو ۱۹۲۸ء میں بمقام جنیوا منعقد ہوئی ایک قرارداد منظور کی گئی جس کی رو سے یہ طے پایا کہ بعض پیشوں خاص کر گھریلو صنعتوں میں کام کرنے والے مزدوروں کے لیے کم سے کم اجرت کی شرحیں مقرر کرنے کا انتظام کیا جائے، اس لیے کہ ان پیشوں میں اجرتوں کی موثر تنظیم کا کوئی انتظام موجود نہ تھا اور اجرتوں کی شرحیں غیر معمولی طور پر اونی تھیں۔ مزدور کمیشن نے یہ مشورہ دیا کہ کم سے کم اجرت مقرر کرنے کا انتظام کرنے سے پیشتر یہ ضروری ہے کہ ایسی صنعتوں کا انتخاب کیا جائے جن کے متعلق یہ گمان قوی ہو کہ ان کے حالات کی تفصیلی تحقیقات کی معقول وجہ پائی جاتی ہے، اور ہر صنعت کی جانچ کی جائے تاکہ اس کی بنیاد کے طور پر یہ فیصلہ کیا جا سکے کہ کہاں تک کم سے کم اجرت کی شرحیں مقرر کرنا قابل عمل اور مناسب ہے۔ جب کسی صنعت کے بارے میں یہ فیصلہ کر لیا جائے کہ انتظامی تدبیروں کی ضرورت ہے تو ان تدبیروں کے نفاذ کے مصارف پر خاص توجہ دینی چاہئے، اس لیے کہ یہ ممکن ہے کہ مصارف اس بنا پر

زیادہ ثابت ہوں کہ آجروں میں صنعتی قانون کی تعمیل کا رجحان کم ہے' مزدور ناخواندہ اور جاہل ہیں اور بلی بھگت کا امکان پایا جاتا ہے۔ اگر مطلوبہ مقصد آسانی سے حاصل کرنا منظور ہو تو تدریجی کارروائی کی پالسی کو نظرانداز نہ کرنا چاہیئے۔ یہ بات دلچسپی سے خالی نہیں کہ بمبئی کی کانگریسی وزارت نے اگست ۱۹۳۷ء میں ایک یادداشت "صنعتی مزدور کی خوش حالی" کے بارے میں مرتب کی جس میں یہ بیان کیا گیا کہ وہ اجرت کی کم سے کم شرح مقرر کرنے کے بارے میں تدابیر اختیار کرنے کے امکان پر غور کر رہی ہے تاکہ ان سے خاص ضرورتیں پوری کی جائیں' اور وزارت کا یہ مقصد ہے کہ صنعتی مزدور کی کم از کم اقل انسانی احتیاجوں کو پورا کیا جائے۔ اسی سلسلے میں بمبئی کے سوتی کپڑے کے کارخانوں کے مزدوروں کی تحقیقاتی کمیٹی کو دوسرے معاملات کے منجملہ یہ بھی ہدایت کی گئی ہے کہ اجرت کی اقل شرح مقرر کرنے کے متعلق اور ایسے طریقے اختیار کرنے کے بارے میں کہ اجرتوں میں از خود تنظیم اور مطابقت پیدا ہو سفارشیں پیش کرے۔ اسی طرح احاطۂ بمبئی کی حد تک اجرتوں کے جامع اعداد و شمار فراہم کرنے کے متعلق حکومت بمبئی نے ۱۹۳۴ء میں جو طریقہ اختیار کیا اس کا مقصد بھی یہی ص ۱۱۳
ہے کہ اجرت کی اقل شرح مقرر کرنے کے انتظام کے سوال پر مزید روشنی ڈالی جائے۔

۲۸۔ قرضداری

اکثر صنعتی مزدور اپنی کاروباری زندگی کے بڑے حصے میں مقروض رہتے ہیں۔ چنانچہ اندازہ کیا گیا ہے کہ اکثر صنعتی مرکزوں میں کم از کم دو تہائی مزدور پیشہ آبادی قرضے میں مبتلا ہے۔ اور ہر مزدور کے ذمے قرضے کی مقدار عام طور پر اس کی تین مہینے کی اجرت سے بھی زیادہ ہوتی ہے۔ مزدوروں کی بہت بڑی تعداد غلہ فروشوں کی مقروض ہوتی ہے۔ قرضہ ادا کرنے میں عام طور پر کوتاہی کی جاتی ہے جس کا باعث یہ ہے کہ مزدور نادار اور ناعاقبت اندیش ہوتا ہے۔ حقیقت تو یہ ہے کہ قرضہ دہندہ اس کو تاہی اور عہدشکنی کا موقع دیتا ہے۔ اور

اس طرح ایک چھوٹا سا ابتدائی قرضہ بڑھتے بڑھتے ایک مستقل اور ناقابل برداشت بوجھ بن جاتا ہے۔ مقروضیت کا اہم ترین واحد سبب تقاریب خاص کر شادی بیاہ کا خرچ ہے۔ قرض لینے کی حد تک صنعتی مزدور کی حیثیت کسان کی حیثیت سے بہت کچھ مختلف ہے۔ صنعتی مزدور کے ایک گرنی سے دوسری گرنی میں، ایک مرکز سے دوسرے مرکز میں اور قصبے سے گاؤں میں آتے جاتے اور گھومتے رہنے کی وجہ سے قرض لینے کے حالات و شرایط فطرتی طور پر بہت زیادہ سخت ہو جاتے ہیں۔ علاوہ ازیں کسان کے قرض کا کم از کم تھوڑا سا جزو تو ضرور نفع آور ہوتا ہے، کم از کم وہ حصہ جو قلیل مدت کے لیے لیا جاتا ہے اور جس کو زمین پر لگانے کے بعد زراعت کے منافع سے ادا کیا جا سکتا ہے۔ اس کے برخلاف صنعتی مزدور جو قرض لیتے ہیں وہ عام طور پر غیر پیدا آور ہوتا ہے۔ آخر میں یہ کہ کسان کے برعکس صنعتی مزدور شاذ ہی کافی ضمانت پیش کرنے کے قابل ہوتا ہے۔ اس لحاظ سے یہ سمجھنا آسان ہے کہ اس کے لیے سود کی شرحیں کیوں غیر معمولی طور پر بڑھی ہوئی ہوتی ہیں۔ کسان کی حد تک تو امداد باہمی پر بہت زور دیا جاتا ہے لیکن کارخانے کے مزدور کے لیے اس کی دائمی نقل پذیری کے باعث اس طریق کو اختیار کرنا مشکل ہے۔ علاوہ ازیں مزدور کے لیے اس کی چنداں ضرورت نہیں ہے کہ اس کے اعتبار یا قرضہ لینے کی صلاحیت میں اضافہ کیا جائے۔ حقیقت تو یہ ہے کہ اگر مزدور کی جاذبیت شغل اصل کا میدان مہیا کرنے کی حیثیت سے کم ہو جائے اور اگر مزدوروں کو ان کی ادائی کی قابلیت سے زیادہ مقداروں میں قرضے دینا قرض دہندوں کے لیے غیر نفع بخش بنا دیا جائے تو مزدور فائدے میں رہیں گے۔ مزدور کمیشن نے اس مقصد کو حاصل کرنے کے لیے بعض تجاویز پیش کی ہیں۔ چنانچہ اس نے یہ تحریک پیش کی ہے کہ ان تمام مزدوروں کی تنخواہوں اور اجرت کو

جو تین سو روپیہ ماہانہ سے کم پا رہے ہیں قرقی سے مستثنیٰ کر دینا چاہیئے اسی طرح مزدور جو رقم پراویڈنٹ فنڈ میں ادا کریں اس کو بھی ضبطی سے مستثنیٰ قرار دینا چاہیئے۔ حکومت ہند نے اس تحریک کے مطابق ضابطۂ دیوانی میں ترمیم کر دی ہے۔ چنانچہ اس کی رو سے ایک معین حد کے نیچے کی تنخواہیں قرقی سے مستثنیٰ کر دی گئی ہیں۔ یہ بھی مشورہ دیا گیا ہے کہ معمولی صنعتی مزدور کو حراست میں رکھنے اور قید کرنے کا طریقہ موقوف کر دینا چاہیئے۔ تاوقتیکہ یہ ثابت نہ ہو جائے کہ وہ قرضہ ادا کرنے کی قابلیت کے باوجود ادائی میں پس و پیش کر رہا ہے[1]۔ اور یہ کہ مزدوروں کے غیر کفالتی قرضوں کی بے باقی کے لیے کوئی سرسری کارروائی ہونی چاہیئے اور عدالتوں کو یہ اختیار دینا چاہیئے کہ ڈگری کی رقم اتنی مقرر کی جائے کہ مزدور بلا تکلیف ادا کر سکے۔ حد ۱۱۴

ہندوستان میں مزدوروں کیلیے قانون سازی

۲۹۔ ہندوستان میں مزدوروں کے لیے قانون سازی کے امکانات روزافزوں ہیں

ہندوستان میں مزدوروں کے لیے قانون سازی ویسی اہم حیثیت نہیں رکھتی جیسی کہ انگلستان اور ریاستہائے متحدہ جیسے ملکوں میں جو صنعتی حیثیت سے ترقی یافتہ ہیں۔ اس کا باعث یہ ہے کہ یہاں میکانی قوت کا استعمال بہت آہستہ آہستہ بڑھ رہا ہے اور اس سے ابھی ملک کا بہت کم حصہ متاثر ہوا ہے۔ بیشتر کام کھلے مقامات میں یا بے دیوار سائبانوں کے نیچے انجام دیا جاتا ہے۔ اس لیے تنگ مقام میں مزدوروں کی بھیڑ بھاڑ، ہوا اور دھوپ کے

[1] حکومت ہند نے یہ فیصلہ کیا ہے کہ تجربی طریق پر قوانین وضع کئے جائیں اور پہلے ان کو صرف دہلی کے علاقے میں نافذ کیا جائے۔ دیکھو انڈین ایر بک (۳۷-۱۹۳۶ء تا ۳۸-۱۹۳۷ء) صہ ۵۲۱۔

آنے کا خراب انتظام اور عورتوں اور مردوں کا نامناسب طور پر ملنا جلنا جیسے مسائل کو بھی اتنے بڑے پیمانے پر حل کرنا نہیں پڑتا۔ جوں جوں ملک صنعتی ترقی میں قدم آگے بڑھاتا جا رہا ہے، مزدوروں کے بارے میں حکومت کو اپنے فرائض کا زیادہ احساس ہوتا جا رہا ہے، اور جب سے مزدور طبقے میں اپنے حقوق کے بارے میں کچھ سال ادھر سے بیداری پیدا ہوئی ہے، اور ہندوستان نے انجمن اقوام کے بین قومی مزدور نظام کے تحت اپنی اخلاقی ذمہ داری کو تسلیم کر لیا ہے، مزدوروں کے لیے قانون سازی بھی زیادہ سے زیادہ اہمیت حاصل کرتی جا رہی ہے[1]۔ صنعتی نظام کی عام خرابیوں کو کم کرنے کی غرض سے یہ ضروری ہے کہ حکومت ثابت قدمی کے ساتھ کوئی کارروائی اختیار کرے۔ خواہ ایسا کرنے کی وجہ سے صنعتی ترقی کی رفتار سست ہی کیوں نہ پڑ جائے۔ واقعہ یہ ہے کہ اب تک ہم یورپ کے ملکوں کے تجربے سے فائدہ اٹھانے سے بحیثیت مجموعی قاصر رہے۔ علم رکھتے ہوئے ہم نے اپنے ملک میں بعض ایسی خرابیوں کو پیدا ہونے دیا جن سے سب واقف ہیں، مثلاً گندہ شہروں کا قیام، بچوں سے کام لینا، مردوں اور عورتوں کے طویل اوقات کار، ہوا اور دھوپ آنے کا خراب انتظام اور حفاظتی تدابیر کی عدم موجودگی۔ اور اب ہم انہی سب خرابیوں کی اصلاح کے لیے جان توڑ کوشش کر رہے ہیں۔

۲۲۔ ہندوستان میں فیکٹریوں کے لئے قانون سازی کا آغاز

ہندوستان میں فیکٹریوں کے لیے قانون سازی کا مسئلہ سب سے اول میجر مور کی رپورٹ میں اٹھایا گیا جو سنہ ۱۸۷۲ء میں محکمۂ کپاس بمبئی کے صدر مہتمم تھے۔ بمبئی میں سوتی کپڑے کی صنعت نے جو ترقی کی تھی اس کو دیکھ کر لنکاشائر کے صناعوں کے سینوں میں حسد کی

[1] دیکھو فصل (۱)۔

آگ بھڑک اٹھی۔ چنانچہ ۱۸۷۴ء میں ایک وفد ایوان تجارت مانچسٹر کی طرف سے وزیر ہند کے پاس اس بات پر زور دینے کے لیے بھیجا گیا کہ ہندوستان پر بھی برطانوی قانون کارخانہ جات کا اطلاق کیا جائے۔ اس کے نتیجے کے طور پر حکومت بمبئی نے ۱۸۷۵ء میں ایک "فیکٹری کمیشن" مقرر کیا۔ چنانچہ اس کی سفارش کی بنا پر پہلا قانون کارخانہ ۱۸۸۱ء میں منظور ہوا۔ اس قانون کی اہم شرائط حسب ذیل تھیں :-

سات برس سے کم عمر کے بچوں سے کام لینے کی ممانعت کی گئی۔ ص۱۱
۷ تا ۱۲ سال کے عمر کے بچوں کے لیے روزانہ ۹ گھنٹے سے زیادہ کام کرنے کی اجازت نہ تھی۔ بچوں کے لیے روزانہ ایک گھنٹہ آرام کے لیے اور مہینے میں چار دن تعطیل کے مقرر کئے گئے۔ لیکن عورتوں اور بالغ مردوں کو آرام کا کوئی وقت نہیں دیا گیا۔ ایکٹ کا اطلاق ان فیکٹریوں پر ہوتا تھا جن میں کم از کم ایک سو اشخاص کام کر رہے ہوں اور جو قوت استعمال کر رہی ہوں۔ فیکٹریوں کے انسپکٹر مقرر کرنے کا اختیار مقامی حکومتوں کو دیا گیا۔

پہلا قانون کارخانہ منظور ہونے کے فوراً ہی بعد اس میں ترمیم کرنے کے لیے ہلچل شروع ہو گئی۔ ۱۸۸۱ء کا قانون "قدامت پسندوں کی کامیابی تھی اور انھی لوگوں نے اس کی دفعات کو اتنا سخت نہ ہونے دیا جتنا کہ حکومت ہند اور حکومت بمبئی ان کو بنانا چاہتی تھیں۔ لنکاشائر کی طرف سے دوبارہ دباؤ پڑنے کا نتیجہ یہ ہوا کہ وزیر ہند نے یہ تحریک کی کہ زیادہ سخت قوانین بنائے اور اختیار کیے جائیں۔ چنانچہ ۱۸۹۱ء میں دوسرا "قانون کارخانہ" منظور ہوا۔ اس قانون کی دفعات کا اطلاق ان تمام کارخانوں پر ہوتا تھا جن میں قوت استعمال کی جاتی تھی اور کم از کم ۵۰ اشخاص سے کام لیا جاتا تھا۔ لیکن مقامی حکومتوں کو یہ اختیار حاصل تھا کہ اس قانون کا اطلاق دوسرے ایسے کارخانوں کے بارے میں بھی کریں جن میں کم از کم ۲۰ اشخاص کام کر سکتے ہوں۔ کارخانے میں کام کرنے کے قابل

بچوں کی عمر کی کم از کم حد ۹ سال اور زیادہ سے زیادہ حد ۱۴ سال مقرر کی گئی ان کے کام کے گھنٹے ایک دن میں ۷ مقرر کیے گئے۔ اور یہ ضروری تھا کہ یہ کام صرف صبح ۵ بجے سے شام کے ۸ بجے کے درمیان کسی وقت لیا جائے عورتوں سے کام لینے کے بارے میں بھی بندشیں عائد کی گئیں۔ چنانچہ وہ کارخانوں میں صبح ۵ بجے سے بیشتر اور ۸ بجے کے بعد کام نہیں کر سکتی تھیں، بجز ان مقامات کے جہاں بدلی کا مناسب انتظام موجود ہو، ان کے کام کے گھنٹے دن میں ۱۱ مقرر کئے گئے، اور ان کو درمیان میں ڈیڑھ گھنٹہ آرام لینے کا مستحق کیا گیا۔ مردوں کو روزانہ ۱۲ بجے اور ۲ بجے کے درمیان آدھ گھنٹے کا وقفہ اور ہفتے میں ایک دن آرام کے لیے دیا گیا۔ بعض دفعات کی رو سے صفائی اور ہوا اور دھوپ کے آنے کے انتظام کی بھی ضمانت کی گئی اور فیکٹریوں میں مزدوروں کی بھیڑ بھاڑ کو روکا گیا۔

۳۱۔ قانون کارخانہ بابت ۱۹۱۱ء۔

بمبئی کی گرنیوں میں نیز کلکتے کی بعض سن کی گرنیوں میں برقی روشنی کے روزافزوں استعمال کی بدولت اوقات کار میں اضافہ ہو گیا تھا۔ لنکاشائر کے صناع حسب معمول شاکی تھے، ہندوستانی اخبارات شور مچا رہے تھے، اور بعض آجر بھی دلچسپی لے رہے تھے۔ ان سب واقعات کا نتیجہ یہ ہوا کہ ایک فیکٹری کمیشن مقرر ہوا جس نے ۱۹۰۸ء میں رپورٹ پیش کی۔ اس کا نتیجہ یہ نکلا کہ ۱۹۱۱ء میں ایک قانون کارخانہ منظور ہوا جس کے دائرے میں وہ سب موسمی کارخانے بھی آتے تھے جو سال میں ۴ مہینے سے بھی کم کام کرتے تھے۔ اس قانون کی رو سے صداقت نامہ عمر پیش کرنا لازمی قرار دیا گیا۔ پارچہ بافی کے کارخانوں میں بچوں کیلیے کام کے گھنٹے گھٹا کر فی یوم ۶ کر دیے گئے۔ عورتوں سے رات کے وقت کام لینے پر بھی قانون نے بندشیں عائد کیں۔ صرف روئی اوٹنے اور دبلنے کے کارخانوں میں ان کو رات میں کام کرنے کی اجازت تھی۔ اس قانون کی رو سے پہلی دفعہ بالغ مرد مزدوروں کے

کام کے گھنٹوں پر بندشس عائد کی گئی - چنانچہ ڈاکٹر نائر کی سفارش کی بنا پر صرف پارچہ بافی کے کارخانوں میں ان کے کام کے گھنٹے ۱۲ فی یوم کردیے گئے - ڈاکٹر نائر ۱۹۰۸ء کے فیکٹری کمیشن کے تنہا رکن تھے جنھوں نے بالغ مردوں کے کام کے گھنٹوں کی تحدید کی حمایت کی تھی - علاوہ ازیں تمام پارچہ بافی کے کارخانوں میں بجز ان کارخانوں کے جو "بدلی" کے منظورہ طریق کے مطابق کام کر رہے تھے - کسی شخص کو ۵ بجے صبح سے پیشتر یا ۷ بجے شام کے بعد کام کرنے کی اجازت نہ تھی - یہ جدید حدود وہی تھے جو عورتوں اور بچوں کے لیے قائم کئے جا چکے تھے - اس کے علاوہ صحت وسلامتی کے متعلق زیادہ وسیع انتظامات ضروری قرار دیے گئے اور فیکٹریوں کے معائنے کو زیادہ موثر کر دیا گیا۔ ص ۱۱۶

۳۲ - قانون کارخانہ جات بابت ۱۹۲۲ء

جنگ عظیم کے جو اثرات فیکٹری کے نظم ونسق پر اور آخر کار قانون کارخانہ پر پڑے وہ نہایت اہم تھے - ہندوستان کی صنعتی جدوجہد میں خاصی وسعت پیدا ہوگئی - اور ۱۹۱۴ء اور ۱۹۱۹ء کے درمیان فیکٹریوں اور ان میں کام کرنے والے مزدوروں کی تعداد ۲۵ فی صد بڑھ گئی - قانون کارخانہ کی اکثر دفعات سے کارخانوں کو مستثنی کرنا پڑا اور معائنوں کی اوسط تعداد میں بھی کمی ہوگئی - لیکن اہم ترین اثر خود مزدوروں پر پڑا - مزدوروں کی طلب کے بڑھ جانے کی وجہ سے ان کی حیثیت اور زیادہ مستحکم ہوگئی - دوسری طرف قیمتوں اور منافع میں اضافہ ہوا اور جنگ کے نتیجے کے طور پر عام بے چینی رونما ہوئی تو مزدوروں میں اپنی قوت کا احساس اور بھی بڑھ گیا اور ناخوش گوار حالات کو قبول کرنے کے خلاف میلان رونما ہوا - اس طرح اصلاح وترقی یافتہ حالات پیدا کرنے اور زیادہ سخت قوانین وضع کرانے میں ہندوستانی مزدوروں کی خواہش پہلی دفعہ ایک زبردست قوت کے طور پر ظاہر ہوئی۔

۱۹۱۹ء میں جو بین قومی مزدور کانفرنس واشنگٹن میں منعقد ہوئی تھی

اس سے ہندوستان بھی متعلق تھا اور چونکہ اس کانفرنس کے نتیجے کے طور
پر ہندوستان نے مزدوروں سے متعلق چند ذمہ داریاں قبول کرلی تھیں
اس فیکٹریوں کے قوانین میں مزید تغیرات ضروری ہوگئے۔ قانون کارخانہ جات
بابت ۱۹۲۶ء کی رو سے قوت استعمال کرنے والے سب کارخانے جن میں
کم از کم بیس اشخاص کام کر رہے ہوں کارخانوں کے قانون کے تحت
آگئے۔ مقامی حکومتوں کو یہ اختیار دیا گیا کہ وہ ان قوانین کو ایسے کارخانوں
تک بھی وسیع کریں جن میں کم از کم دس اشخاص کام کریں خواہ قوت کا
استعمال کیا جائے یا نہ کیا جائے۔ بچوں سے کام لینے کی کم از کم حد بڑھاکر ۱۲
سال اور زیادہ سے زیادہ حد ۱۵ سال مقرر کی گئی۔ ان عمروں کے درمیان
والے بچوں کے کسی کارخانے میں ۶ گھنٹے فی یوم سے زیادہ کام لینے کی
ممانعت کی گئی۔ کسی کارخانے میں عورتوں اور بچوں سے ½۵ بجے سے
پیشتر اور ۷ بجے کے بعد کام نہیں لیا جاسکتا تھا۔ بالغ مزدوروں کے
کام کے گھنٹے ہفتے میں ۶۰ اور ایک دن میں ۱۱ مقرر کیے گئے۔ ایک
ہفتے میں کارگزاری کے دن ۶ سے زیادہ نہ ہوسکتے تھے۔ تمام طبقوں
کے مزدوروں کے لیے آرام کا وقفہ کشادہ دلی سے مقرر کیا گیا۔ اس
ایکٹ کی رو سے یہ طے پایا کہ ہر چھ گھنٹے کے کام کے بعد ایک گھنٹہ
آرام کے لیے دیا جائے، اگرچہ مزدوروں کی درخواست پر اس ایک
گھنٹے کو نصف نصف گھنٹوں کے دو وقفوں میں تقسیم کیا جاسکتا تھا،
بشرطیکہ مسلسل پانچ گھنٹوں سے زیادہ کام نہ کیا جائے۔ معائنے کے طریقے
میں بھی مزید اصلاح اس طرح کی گئی کہ اہم صنعتی مرکزوں میں اچھی قابلیت
کے ہمہ وقتی ناظر زیادہ تعداد میں مقرر کئے گئے۔ آخر میں یہ کہ صحت وسلامتی ص۱۱۷
کے متعلق شرائط میں بھی اضافہ اور توسیع کی گئی اور مقامی حکومتوں
کو یہ اختیار دیا گیا کہ ہوا اور دھوپ کے آنے اور مصنوعی طریقے پر نمی پیدا
کرنے کے انتظامات کے معیار مقرر کریں۔

۴۳۔ قانون کارخانہ جات بابت ۱۹۳۴ء

قانون کارخانہ جات بابت ۱۹۲۲ء کی ترمیم ۱۹۲۳ء و ۱۹۲۶ء اور ۱۹۳۱ء میں کی گئی۔ اس طرح بعض انتظامی مشکلات دور کردی گئیں۔ اور کچھ معمولی سی اصلاح وترقی عمل میں لائی گئی۔ ۱۹۳۴ء میں مزدور کمیشن کی سفارشوں کی بنا پر ایک نیا انضمامی قانون منظور ہوا اور یکم جنوری ۱۹۳۵ء سے نافذ کیا گیا۔ اس قانون کی رو سے حسب ذیل شرائط طے پائیں :-

(۱) موسمی یا موقتی کارخانوں اور سال تمام مدامی کارخانوں کے درمیان امتیاز قائم کیا گیا ہے۔

(۲) بچوں اور بالغوں کی دو جماعتوں کے علاوہ ایک تیسری جماعت "نوجوانوں" کی قرار دی گئی ہے جن کی عمر ۱۵ سال سے زائد اور ۱۷ سال سے کم ہو۔ تاکہ اگر انھیں بالغوں کی حیثیت سے کام کرنے کا صداقت نامہ نہ ملے تو ان کو بچوں کی جماعت میں شمار کیا جائے۔

(۳) کام کے گھنٹوں کے موجودہ حدود یعنی ۱۱ فی یوم اور ۶۰ فی ہفتے کا اطلاق موسمی یا موقتی کارخانوں کے بارے میں بدستور قائم رکھا گیا ہے، البتہ مدامی کارخانوں کے بارے میں ان کو چند شرائط کے تابع گھٹا کر علی الترتیب ۱۰ اور ۵۴ کردیا گیا ہے۔ بچوں کے کام کے گھنٹے ہر جگہ انتہائی طور پر ۵ فی یوم رکھے گئے ہیں۔

(۴) کام کی "خوش تقسیمی" Spreadover کے اصول کو پہلی دفعہ جاری کیا گیا ہے، یعنی مسلسل کام کے گھنٹوں کو بڑوں کے لیے ۱۳ تک اور بچوں کے لیے ۷½ تک محدود کیا گیا ہے۔

(۵) ہوا کو نم بنانے کے طریق کی نگرانی کے متعلق موجودہ شرائط میں اضافہ کیا گیا۔ اس قانون کی رو سے مقامی حکومتوں کو بھی یہ اختیار دیا گیا ہے کہ وہ انسپکٹر کو اس بات کا مجاز کریں کہ وہ کارخانوں کے منتظموں سے اس امر کا مطالبہ کریں کہ جہاں کہیں ضروری ہو ہوا کی

ٹھنڈک پہنچانے کی قوت کو بڑھانے کے لیے خاص تدابیر اختیار کریں۔

(۶) آرام و آسائش کی بعض سہولتیں بہم پہنچا دی گئی ہیں، مثلاً کارخانوں میں مزدوروں کے آرام لینے کی جگہوں کا قیام، کام کرنے والی عورتوں کے بچوں کے استعمال کے لیے محفوظ کمرے۔ امداد اولین کا سامان وغیرہ۔

(۷) مقامی حکومتوں کو یہ اختیار دیا گیا ہے کہ مزدوروں کے کام کرنے کی موزونیت اور قابلیت کے متعلق قواعد بنائے جائیں اور جو بچے کام کرنے کے ناقابل قرار دیے جائیں ان سے کام نہ لیا جائے۔

(۸) انسپکٹروں کو مجاز کیا گیا ہے کہ اگر کسی کارخانے کی عمارت ناکافی ہو یا اس کی تعمیر میں کوئی نقص ہو جس سے مزدوروں کے لیے خطرے کا احتمال ہو تو اس کمی یا نقص کو دور کرنے کی غرض سے منتظم کارخانہ کو مجبور کرے۔

(۹) مزدور سے زائد گھنٹے کام لینے کے حدود مقرر کیے گئے ہیں اور زائد از وقت کام لینے کے معاوضے کا تعین کیا گیا ہے۔

۴۳۔ کانوں میں کام کرنے والے مزدوروں کیلئے قانون سازی۔

مزدوروں کی تنظیم صنعت پارچہ بافی کے مقابلے میں کان کنی میں بہت دیر سے شروع کی گئی۔ ۱۹۰۱ء میں پہلا قانون معادن ہند منظور ہوا اور انسپکٹر مقرر کیے گئے۔ واشنگٹن کانفرنس کی سفارشوں اور روزافزوں ترقی کرنے والے کان کنی کے کاروبار میں مزدوروں کی تعداد بڑھ جانے کی وجہ سے ایک قانون نظر ثانی کے بعد ۱۹۲۳ء میں منظور ہوا۔ اس کی رو سے "کان" کی تعریف وسیع کی گئی، زمین کے اوپر کام کرنے والے مزدوروں کے کام کے گھنٹے ہفتے میں ۶۰ اور زمین کے اندر کام کرنے والے مزدوروں کے کام کے گھنٹے ہفتے میں ۵۴ مقرر کیے گئے ایک ہفتے میں ۶ دن سے زیادہ کام نہیں لیا جا سکتا تھا۔ کسی بچے سے زمین کے اندر کام لینے کی اجازت نہ تھی اور بچے کی تعریف میں

ایسا لڑکا داخل کیا گیا جس کی عمر ۱۳ سال سے کم ہو۔ عورتوں سے زمین کے اندر کام لینے پر کوئی بندش عائد نہیں کی گئی حالانکہ مسٹر این۔ ایم جوشی نے عورتوں سے اس طرح کام لینے کی ممانعت کرنے کی سفارش کی تھی۔ واقعہ یہ ہے کہ زمین کے اندر کام کرنے والے مزدوروں میں ۴۵ فی صد عورتیں تھیں، اگر ان سے کام لینے کی اچانک اور قطعی ممانعت کردی جاتی تو اس کی وجہ سے ملک کی ایک کلیدی صنعت کی تنظیم و ترتیب میں سخت خلل پڑ جاتا۔ دوسری طرف اصلاح کی ضرورت بھی کافی محسوس ہو رہی تھی۔ حکومتِ ہند نے ان اختیارات سے کام لے کر جو اس کو ۱۹۰۱ء کے ایکٹ کی رو سے حاصل تھے۔ اور جن کی تجدید ۱۹۲۳ء کے ایکٹ کی رو سے ہوئی تھی ۱۹۲۹ء میں قواعد بنائے جن کا مقصد یہ تھا کہ عورتوں کو زیر زمین کام کرنے سے فوراً روک دیا جائے، اور صرف چند کانوں مثلاً بنگال، بہار، اڑیسہ اور صوبۂ متوسط کی کوئلے کی کانوں اور پنجاب کی نمک کی کانوں کو مستثنیٰ کیا جائے بلکہ ان مستثنیٰ کانوں میں بھی ان کو بتدریج روکا جائے، یہاں تک کہ یکم جولائی ۱۹۳۹ء کے بعد سے عورتیں زیر زمین کام ہی نہ کرسکیں[1]۔

قانون معادن ہند بابتہ ۱۹۲۳ء کی رو سے کام کے روزانہ گھنٹوں کے بارے میں کوئی دستوری قیود عائد نہیں کی گئی تھیں۔ اس لیے مارچ ۱۹۲۸ء میں مجلس قانون ساز نے ایک ترمیمی ایکٹ منظور کیا جس کی رو سے کسی کان میں ایک ہی مزدور سے چوبیس گھنٹے میں صرف ۱۲ گھنٹے کام لیا جاسکتا تھا اور اس سے زیادہ کی اجازت نہیں تھی۔ اگر کام کو

---

[1] ۱۹۲۵ء میں ان سب کانوں کی مجموعی تعداد جو قانون معادن ہند کے تحت آتی تھیں ۱۸۱۳ تھی۔ ان میں کام کرنے والوں کی تعداد (۲,۵۲,۹۷۰) تھی، جن کے منجملہ (۱,۹۲,۲۶۳) زیر زمین اور (۶۰,۷۰۷) زمین کے اوپر کام کرتے تھے۔ اسی سال زیر زمین کام کرنے والی عورتوں کی تعداد (۵۱,۹۵۱) تھی۔ اس کے مقابلے میں ۱۹۲۹ء میں (۲۲,۰۸۹) اور ۱۹۲۶ء میں (۳۱,۰۸۹) تھی۔

۲۴ گھنٹوں کے لیے مسلسل جاری رکھنے کی ضرورت ہو تو بدلی کے طریق پر بارہ بارہ گھنٹے کام کرنے کے لیے مزدور لیے جا سکتے تھے۔ کانوں کے مالکوں پر یہ لازم کیا گیا کہ وہ اپنے دفتر کے باہر اعلان چسپاں کریں جس میں مزدوروں کی بدلی اور ان کے کام کے گھنٹوں کی تفصیل بیان کریں۔ ۱۹۳۵ء کا ترمیمی ایکٹ شاہی مزدور کمیشن کی سفارشوں پر مبنی ہے جس میں "بین قومی مزدور کانفرنس" کے پندرھویں اجلاس کے منظورہ قول و قرار کا اثر نمایاں ہے اس ایکٹ کی رو سے چند حسب ذیل تبدیلیاں کی گئی ہیں۔

کسی شخص کو ایک کان میں ہفتے میں ۶ دن سے زیادہ کام کرنے کی اجازت نہیں ہے۔ کسی شخص کو جو ایک کان میں بالائے زمین کام کر رہا ہو اس کی اجازت نہیں ہے کہ ایک ہفتے میں ۵۴ گھنٹے سے زیادہ یا
ص۱۱۹ ایک دن میں ۱۰ گھنٹے سے زیادہ کام کرے۔ مزدوروں کے کام کے گھنٹوں کا اس طرح انتظام کیا گیا ہے کہ آرام کے وقفے کے ساتھ ان کو ایک دن میں ۱۲ گھنٹے سے زیادہ کام نہیں کرنا پڑتا اور آرام کے وقفے سے پیشتر جو کم از کم ایک گھنٹے کا ہونا ضروری ہے ۶ گھنٹے سے زیادہ کام نہیں لیا جا سکتا۔ کان میں زیر زمین کام کرنے والے کسی شخص کو ایک دن میں ۹ گھنٹے سے زیادہ کام کرنے کی اجازت نہیں ہے۔ کسی کان میں زیر زمین ایک قسم کا کام ایک دن میں ۹ گھنٹے سے زیادہ بغیر بدل بجوگی کے طریق کے نہیں لیا جا سکتا اور یہ انتظام کرنا بھی ضروری ہے کہ ہر بدل بجوگی کے کام کی مدت ۹ گھنٹے سے تجاوز نہ ہو۔ کسی کان میں ۱۵ سال سے کم عمر کے بچوں سے کام لینے کی ممانعت ہے۔

قوانین معادن کے علاوہ کانوں میں کام کرنے کے حالات و شرائط کو بھی "مجالس حفظ صحت معادن" مقرر کر کے منظم کیا گیا ہے اور یہ مجالس مزدوروں کی جماعت کی صحت کی نگرانی کرتی ہیں۔ چنانچہ اس قسم کی ایک مجلس بہار و اڑیسہ کی کوئلے کی کانوں کے لیے ۱۹۱۹ء میں

قائم کی گئی اور ان کے مصارف کو پورا کرنے کے لیے کوئلے کی کانوں کی رائلٹی سے رقم حاصل کی گئی۔ مجلس کو یہ اختیار دیا گیا ہے کہ وہ کانوں کے مالکوں کو اس بات پر مجبور کرے کہ کانوں کی متعلقہ بستی کے حدود کے اندر، مکانوں، آبرسانی، حفظ صحت کی سہولتوں اور طبی امداد کا انتظام کرے۔

۳۵- ریلوں کے مزدوروں کے لیے قانون سازی -

جملہ ریلوں کے کارخانے، قانون کارخانجات بابت سنہ ۱۹۲۲ء کے انتظام کے تحت آتے ہیں۔ ہندوستانی ریلیں ڈھائی لاکھ مزدوروں سے دوسرے شعبوں میں بھی کام لیتی ہیں جن کی حد تک حال حال تک کام کے گھنٹوں وغیرہ کی نگرانی کے بارے میں کسی قسم کے قواعد نہیں بنائے گئے تھے، حالانکہ یہ واقعہ ہے کہ حکومت ہند" بمقام واشنگٹن سنہ ۱۹۱۹ء میں اور بمقام جینوا سنہ ۱۹۲۱ء میں طے پائے ہوئے شرائط کی توثیق برطانوی ہند کی ریلوں کی حد تک کر چکی تھی۔ اس مسئلے میں بہت سے الجھاؤ تھے جن کو ہندوستانی ریلوں کے ترمیمی قانون بابت سنہ ۱۹۳۰ء نے دور کر دیا، چنانچہ اس قانون کی رو سے وہ دستوری واجبات پورے ہو گئے جو بین قومی عمالی معاہدوں کے تحت حکومت پر عاید ہوتے تھے۔ یہ طے پایا کہ کسی ریلوے ملازم سے کسی مہینے میں ہفتے میں اوسطاً ۶۰ گھنٹے سے زیادہ کام نہیں لیا جائے گا۔ کسی ریلوے ملازم سے جو لازمی طور پر تھوڑے تھوڑے وقفے سے کام انجام دے کسی ہفتے میں ۸۴ گھنٹے سے زیادہ کام نہیں لیا جائے گا۔ ریلوے ملازمین کو مذکورۂ بالا شرائط سے حسب ذیل صورتوں میں عارضی طور پر مستثنیٰ کیا جائے گا:- (۱) مفاجی حالات میں جن میں ریلوں کے معمولی کاروبار میں بری طرح رخنہ پڑے اور (۲) کام کی غیر معمولی کثرت کی صورتوں میں، اور زاید وقت کام کرنے کے لیے صرف موخر الذکر صورتوں میں زاید کام کا معاوضہ دیا جائے گا۔ ہفتے میں ایک دفعہ پورے ۲۴ گھنٹے آرام کے لیے تجویز کیے گئے ہیں اور یہ مذکورۂ بالا عارضی استثناء کے تابع ہوں گے۔ اگر کوئی مزدور کسی آرام کے وقفے سے فائدہ اٹھانے سے

باز رہے تو اس کے معاوضے میں اس کو آرام کا وقفہ دینا ضروری ہے۔ گورنر جنرل با جلاس کونسل ریلوں کے معائنے کی غرض سے ریلوے مزدوروں کے ناظروں کا تقرر کر سکتے ہیں، تاکہ یہ معلوم کیا جائے کہ آیا قانون کی شرائط کی پوری پابندی کی جا رہی ہے یا نہیں۔

۳۶۔ قانون تلافی مزدوراں بابت ۱۹۲۳ء (ترمیم یافتہ تا ۱۹۳۳ء) ص ۱۲۰

اکثر مغربی ملکوں میں مزدور کا یہ حق قانونی طور پر تسلیم کر لیا گیا ہے کہ اس کا بیمہ کارخانے کے مصارف سے ان تمام حادثات کے لیے کرنا چاہیئے جو مزدور کے باقاعدہ کام کرنے کے زمانے میں اور اس کام کے خطرات برداشت کرنے کے نتیجے کے طور پر رونما ہوں۔ ہندوستان میں حادثات کی تلافی کرنے کے خیال کی رفتار بہت ہی سست رہی ہے۔ کئی سال پیشتر ۱۸۸۴ء میں بمبئی کے مزدوروں نے یہ مطالبہ کیا تھا کہ تلافی کا طریق رائج کیا جائے۔ اگرچہ بعض روشن خیال آجروں نے اپنے مزدوروں کے نقصان کی تلافی کا طریقہ جاری کیا، لیکن اس کو عام طور پر اختیار نہیں کیا گیا۔ ۱۹۲۳ء کے ایکٹ سے پیشتر یہ رواج تھا کہ حادثے سے موت واقع ہونے کی صورت میں قانون حادثات مہلک بابت ۱۸۵۵ء کے تحت آجر کے خلاف نالش کی جا سکتی تھی، لیکن بہت ہی شاذ موقعوں پر اس قانون سے کام لینے کی نوبت آئی۔ علاوہ ازیں آجروں کی ذمہ داری کے عام مسئلے کی حد تک ہندوستان میں صورتِ حال مبہم سی تھی۔

۱۹۲۳ء کے قانون کا اصول یہ تھا کہ معاوضہ معمولی طور پر ان مزدوروں کو دیا جائے جن کو کام کرنے کی حالت میں حادثات سے گزند پہنچے یا چوٹ آئی ہو اور بعض حالت میں بیماریوں کے لیے بھی معاوضہ دیا جاتا تھا۔ اگرچہ اس قانون میں جہاں تک اصول کا تعلق ہے دوسرے مقامات میں نافذہ قوانین کی پیروی کی گئی تھی، لیکن بعض صورتوں میں اس قانون کو امتیازی حیثیت بھی حاصل تھی اور

اس کو ہندوستان کی صنعتی زندگی کی خصوصیات کے مطابق بنایا گیا تھا۔ اس قانون کا دائرۂ عمل ابتداءً محدود تھا۔ لیکن ۱۹۲۶ء ۱۹۲۹ء ۱۹۳۱ء اور ۱۹۳۳ء میں ترمیمی قوانین منظور کرکے اس کو بہت وسیع کردیا گیا۔ اس کی ضرورت ایک حد تک تو اس وجہ سے ہوئی کہ حکومت ہند نے اس معاہدے کی توثیق کردی تھی جو بین قومی کانفرنس نے ۱۹۲۵ء میں مزدوروں کے برسرکار رہ کر عارضوں میں مبتلا ہوجانے اور متضرر ہوجانے کے معاوضے کی بابت منظور کیا تھا اور کسی حد تک ان سفارشوں کی بناپر ضرورت پیش آئی جو شاہی عمالی کمیشن نے ۱۹۳۱ء میں پیش کی تھیں۔ ۱۹۲۳ء کا قانون ایک آزمایشی آئین تھا۔ جس کی جگہ اب ۱۹۳۳ء کے ترمیمی قانون نے لے لی ہے۔

۱۹۳۳ء کا قانون حسب ذیل شعبوں کے مزدوروں پر حادی ہے:۔ ریلوے، ٹریم وے، فیکٹریاں، معادن، گودیاں، تعمیرات بشمول انہدام یا مرمت مکانات، کشتی رانی، جہاز رانی، پہاڑی سڑک بحری تعمیری کام، ٹیلی گراف، ٹیلی فون، اور بجلی کی لائنیں، بارود سے اڑانے یا کھدائی کے کام، روشنی مینار، چائے، کافی، ربر یا سنکونا کے کھیت اور باغات، برقی یا گیس تیار کرنے کے اسٹیشن، تنخواہ یاب موٹر ڈرائیور اور زمین دوز گندہ نالیوں میں کام کرنے والے مزدور۔ لیکن تمام صورتوں میں ان سب اشخاص کو خارج کردیا گیا ہے۔ جو انتظامی یا اہلکارانہ حیثیت سے کام کرتے ہیں اور جن کی ماہانہ آمدنی ۳۰۰ روپے سے زائد ہے۔ اس طرح ملک کے ۷ ملین سے زائد مزدور اس ایکٹ کے تحت آتے ہیں۔

قابل ادائی معاوضے کی مقدار کا انحصار مجروح یا متوفی مزدور کی اوسط ماہانہ آمدنی پر ہوتا ہے۔ اگر مجروح مزدور کی ماہانہ اجرت ۱۰ روپے سے زائد نہ ہو تو اس کو قابل ادائی معاوضے کی مقدار موت واقع ہونے کی صورت میں ۵۰۰ روپے ہے۔ مستقل معذوری کی حالت

صـ۱۲۱ ہیں ۷۰۰ روپے یکشت اور عارضی معذوری کی صورت میں ماہانہ اجرت کا نصف معاوضہ دیا جاتا ہے۔ ایسے مزدور کی حد تک جس کی ماہانہ اجرت ۵۰ روپے اور ۶۰ روپے ماہانہ کے درمیان ہو معاوضے کی رقم علی الترتیب ۱۸۰۰ روپے، ۲۵۲۰ روپے اور ۱۵ روپے ہے۔ ۲۰۰ روپے ماہانہ سے زاید کمانے والے مزدوروں کے معاوضے کی انتہائی مقدار مذکورہ ترتیب کے لحاظ سے ۴۰۰۰ روپے، ۵۶۰۰ روپے اور ۳۰ روپے ہے۔ بچوں کی حد تک موت اور دوامی معذوری کے لیے معاوضوں کی مقدار یکساں شرح سے ۲۰۰ روپے اور ۱۲۰۰ روپے علی الترتیب رکھی گئی ہے۔ اور عارضی معذوری کے لیے اس کی ماہانہ اجرت کا نصف۔ لیکن ۷ دن کے اس انتظاری وقفے کے لیے جو ضرر پہنچنے کے دوسرے دن سے شروع ہوتا ہے کوئی معاوضہ ادا نہیں کیا جاتا۔ جن متعلقین کو معاوضے کی رقم واجب الادا ہوتی ہے ان میں سب سے اول وہ لوگ ہیں جو حقیقت میں متوسل ہیں مثلاً بیوی یا نابالغ بچہ، اور دوسرے وہ لوگ ہیں جو متوسل ہوں یا نہ ہوں مثلاً شوہر اور (بیوہ ماں کو مستثنیٰ کرکے) سرپرست وغیرہ۔ اسبات کا انتظام کیا گیا ہے کہ مہلک حادثات کی حد تک متعلقین کے اغراض کی بہتر طریق پر حفاظت کی جائے اور ایسے حادثات کو ایکٹ کی رو سے صوبہ وار حکومتوں کے مقررکردہ کمشنروں کے علم میں یقینی طور پر لایا جائے۔

اس قانون کے عام انصرام اور نزاعوں کے تصفیے کو انھی کمشنروں کے سپرد کیا گیا ہے اور انھیں اسبارے میں وسیع اختیارات دیے گئے ہیں۔ طریق کار بہت سادہ اور اپیلوں کے مواقع پر قید و بند عاید کی گئی ہے۔ اس قسم کے آئین کی کامیابی کے لیے یہ ضروری ہے کہ مزدوروں کو جو گزند پہنچے اس کی عاجلانہ تحقیقات قابل طبیبوں کے

انڈین ایر بک ۱۹۳۷ء تا ۱۹۳۸ء صـ۳۲۱ ـ

ذریعے سے کرائی جائے جو ضرر کا اندازہ کرسکیں اور اسی کے ساتھ حکومت کو چاہیے کہ بے لاگ اور غیر جانب دار جج مقرر کرے تاکہ مزدور وہ امداد پاسکے جس کا وہ مستحق ہے۔ ہندوستان میں صنعتی مزدور نقل مقام کا خوگر ہے، اور اس بات سے ناواقف ہے کہ اس ایکٹ کی رو سے اس کو مالی امداد مل سکتی ہے، نیز ایسے قابل اشخاص کا بھی یہاں کال ہے جو مزدوروں کے معاوضے کے مقدمے کو مناسب طور پر پیش کرسکیں۔ غرض انھی چند اسباب کی بنا پر ہندوستان میں اس قسم کے آئین کے عملدرآمد میں مشکلات پیدا ہوتی ہیں۔

۳۷۔ عمرانی بیمہ۔ بیماری، بیکاری، اور پیرانہ سالی سے صنعتی مزدور کو جو تکلیف اور مصیبت اٹھانی پڑتی ہے اس کے مقابلے میں مزدور کا تحفظ کرنے کے لیے مدت ہوئی کہ ریاستہائے متحدۂ امریکا اور جرمنی جیسے صنعتی ملکوں میں عمرانی بیمے کے اصول کو تسلیم کیا جاچکا ہے۔ بین قومی عمالی انجمنوں نے بھی ان سب معاملات کی نسبت وقتاً فوقتاً میثاق طے کرکے عمرانی بیمے کے بارے میں اپنی تائید کا میلان ظاہر کیا ہے۔ ان میں سے بعض مسایل حکومت ہند اور دوسری متعلقہ جماعتوں کی توجہ حاصل کرتے رہے ہیں، خاص کر جب سے کہ دسویں بین قومی مزدور کانفرنس صد ۱۲۲
(۱۹۲۷ء) نے صنعتی مزدوروں اور گھریلو ملازموں کی بیماری کے بیمے کے بارے میں میثاق طے کیا ہے۔ اگست ۱۹۳۷ء میں بمبئی کی کانگریسی وزارت نے صنعتی مزدور کی خوش حالی کے بارے میں اپنا پروگرام شایع کیا، چنانچہ اس زمانے سے ان مسایل پر ہندوستان میں بہت خاص توجہ دی جارہی ہے۔ وزارت نے عمرانی بیمے کی ایک جامع اسکیم کو جاری کرنے کے متعلق ایک خاکا تیار کیا ہے، یہ مسئلہ بھی اس کے زیر غور ہے کہ آیا بیماری کے زمانے میں تنخواہ کے ساتھ رخصت دینے کے متعلق قانون وضع کرنا قابل عمل ہوگا یا نہیں، اور اس نے یہ امید

بھی ظاہر کی ہے کہ یہ اسکیم بیماری کے بیمے کے لیے راستہ تیار کرے گی۔

ہندوستان میں عمرانی بیمے کو رائج اور نافذ کرنے کے راستے میں بہت سی انتظامی، مالی اور دوسری قسم کی مشکلات حایل ہیں۔ موجودہ زمانے میں عمرانی بیمے کی مختلف شکلوں کے لیے ضروری اعدادی اور حسابی مواد سراسر مفقود ہے۔ زرعی مزدوروں کی حد تک دقت یہ ہے کہ ان کی حیثیت مستقل مزدوروں کی نہیں ہے۔ اور پھر یہ کہ دیہات میں قابل طبیبوں کا کال ہے۔ بمبئی پریسیڈنسی کے صنعتی مزدوروں کی حد تک حکومت بمبئی محکمۂ عمال کے انتظامی عملے سے فراہمی مواد کا کام لے رہی ہے اور حکومت ایک معقول مدت کے اندر اس قابل ہو جائے گی کہ ہندوستانی حالات کے مطابق صحیح اور قابل عمل تجاویز کی تیاری کے بارے میں مناسب کارروائی اختیار کرے۔ گو یہ بہت ہی مستحسن اقدام ہے، لیکن دو امور ذہن میں رکھنا ضروری ہیں۔ ایک تو یہ کہ اس امر کا کماحقہ، لحاظ کرنا چاہئیے کہ صنعت پر جو زاید بار پڑے گا اس کو وہ اس نازک موقع پر برداشت کرنے کی صلاحیت رکھتی ہے یا نہیں، اور دوسرے یہ کہ عمرانی بیمے کی تجاویز کی بنیاد مثل دوسرے ملکوں کے امدادی طریق پر رکھنی چاہئیے، یعنی آجروں، مزدوروں اور حکومت، سبھوں کو چاہیے کہ حتی المقدور اس بوجھ کو اٹھائیں۔ یہ بھی مناسب ہے کہ ان معاملات میں جو بھی کارروائی اختیار کی جائے وہ کل ہند اساس پر کی جائے تاکہ ایسا نہ ہو کہ چند صوبوں کی صنعتوں پر بار ڈالا جائے اور دوسرے صوبوں یا دیسی ریاستوں کی صنعتیں بچی رہ جائیں۔

۳۸۔ ہندوستان میں صنعتی نزاعوں کی تاریخ۔

ہندوستان میں گزشتہ صدی کے آٹھویں عشرے میں چند ہڑتالیں ہوئیں۔ لیکن ۱۹۱۷ء سے قبل تک اس قسم کے واقعات بحیثیت مجموعی بہت ہی شاذ رونما ہوئے۔ سچ پوچھو تو مزدوروں نے ہڑتال کی

قدر و قیمت ایک حربے کی حیثیت سے عام طور پر موجودہ صدی کے ابتدائی سالوں میں پہچانی۔ چنانچہ بمبئی میں برقی کے رواج اور طویل گھنٹوں تک کام لینے کے باعث سنہ ۱۹۰۵ء میں کئی ہڑتالیں ہوئیں۔ لیکن جنگ عظیم کے زمانے میں ہڑتال کو صنعتی جنگ و جدل کا ایک معمولی ہتیار خیال کیا جانے لگا۔ جنگ عظیم نے معاشی انقلاب اور بے اطمینانی کا عام احساس پیدا کر دیا تھا۔ قیمتوں کے اضافے کے باعث مصارف زندگی بڑھ گئے تھے اور جماعتی خود ادراکی پیدا ہو گئی تھی۔ ان سب چیزوں کے نتیجے کے طور پر سنہ ۱۹۱۷ء سے کئی ہڑتالیں ہوئیں۔ سنہ ۱۹۱۹ء تا سنہ ۱۹۲۰ء میں صورت حال خاص طور پر نازک ہو گئی۔ چنانچہ بمبئی میں ایک بہت بڑی ہڑتال ہوئی جس سے گرنیوں کے ڈیڑھ لاکھ مزدور متاثر ہوئے۔ ان ہڑتالوں کے معاون ص۱۲۱
اسباب میں سے حسب ذیل قابل ذکر ہیں۔ کام کے طویل گھنٹے، خراب انتظام رہائش، جسمانی ضرر کا معاوضہ دینے کی تدابیر کا حال حال تک فقدان، فورمینوں کا مزدوروں کے ساتھ برا سلوک، ہڑتالیوں کی ایک جماعت کی دوسری جماعت کے ساتھ ہمدردی وغیرہ۔ ہم بعد کی کسی فصل میں یہ بتلائیں گے کہ اس زمانے میں مزدور سبھا کی تحریک نے کس طرح جنم لیا۔

۳۹ - صنعتی نزاعوں کا کثرت سے رونما ہونا۔

سنہ ۱۹۲۰ء تا سنہ ۱۹۳۲ء کے دوران میں صنعتی نزاعوں کی تعداد ہر سال گھٹتی بڑھتی رہی۔ چنانچہ سنہ ۱۹۲۱ء میں ۳۹۶ ہڑتالیں ہوئیں تو سنہ ۱۹۳۲ء میں ۱۱۸۔ سب سے زیادہ نزاعیں سوتی اور اونی کپڑے کی گرنیوں میں ہوئیں اور وہ بھی سب کی سب بمبئی پریسیڈنسی میں۔ کچھ سال ادھر تک خاص شہر بمبئی میں اشتمالی خیالات کا اثر مزدوروں کی بے اطمینانی کو بڑھانے والا ایک طاقت ور عامل رہا ہے۔

جنگ عظیم نے نہ صرف قیمتوں میں بلکہ معاشی تکالیف اور

مصیبت میں بھی اضافہ کر دیا تھا جس کے باعث ۱۹۱۹ء تا ۱۹۲۱ء کی ہڑتال نے نہایت نازک صورت اختیار کر لی تھی جب حالات رفتہ رفتہ اپنی معمولی رفتار پر لوٹ آئے اور مصارف زندگی میں کمی ہو گئی تو ایسا معلوم ہوا کہ ہڑتال کا جوش تھوڑی مدت کے لیے ٹھنڈا پڑ گیا۔ جنگ عظیم کے زمانے میں اجرت کی جو اعلیٰ شرحیں دی گئی تھیں وہ جنگ ختم ہو جانے کے بعد بھی اسی سطح پر کچھ زمانے تک برقرار رہیں، اگرچہ قیمتیں گر گئی تھیں۔ اس طرح مزدور کی اجرت صحیحہ میں کچھ اضافہ ہوا۔ لیکن بعد میں چل کر جو تجارتی کساد بازاری رونما ہوئی اس کی بناء پر آجروں میں یہ تحریک پیدا ہوئی کہ جنگ کے زمانے میں جو بڑھوتری دی جا رہی تھی اس کو موقوف کر دیا جائے یا اجرت کو گھٹا دیا جائے۔ اس کا نتیجہ یہ ہوا کہ بمبئی اور احمد آباد جیسے صنعتی مرکزوں میں ہڑتالوں کا سلسلہ پھر شروع ہو گیا۔ ۱۹۲۶ء اور ۱۹۲۷ء کے دو سال ایک حد تک امن و سکون سے گزرے۔ لیکن ۱۹۲۸ء میں پھر بے اطمینانی رونما ہوئی اور تمام ملک میں کئی بڑی ہڑتالیں ہوئیں۔ چنانچہ مالکان گرنی کی طرف سے کام کی عقلی تنظیم (Rational ization) اور کام کے نئے طریقے رائج کرنے کی کوشش کے نتیجے کے طور پر اکتوبر ۱۹۲۸ء میں بمبئی کی سوتی پارچہ بافی کی گرنیوں میں بہت بڑی ہڑتال ہوئی۔ اس قسم کی ہڑتالوں کے بہت شدت کے ساتھ اور ان میں سے بعض کے غیر معمولی طور پر طویل مدت تک جاری رہنے کو اس کے اشتمالی اثرات اور وہاں کی پوشیدہ مالی امداد کی طرف منسوب کیا گیا۔ ستمبر ۱۹۲۸ء میں مجلس قانون ساز نے مسودۂ قانون حفاظت عامہ کو مسترد کر دیا اور بعد میں صدر نشین نے اس کو دوبارہ پیش کرنے کی اجازت نہیں دی لیکن حکومت نے اس مسودۂ قانون کو حق بجانب ٹھیرایا اور یہ خیال ظاہر کیا کہ ان مخرب اخلاق اثرات کی اپج کو روکنے کے لیے یہ ایک ضروری آئینی تدبیر تھی۔ مالکان گرنی اور ہڑتال کمیٹی کے درمیان جو

راضی نامہ ہوا اس کی رو سے یہ طے پایا کہ باہمی اختلافات کو ایک تحقیقاتی کمیٹی کے سامنے پیش کیا جائے جو حکومت بمبئی کے تین نامزدہ ارکان پر مشتمل ہو۔ اس کمیٹی نے جو فاسیٹ کمیٹی کے نام سے موسوم ہے مارچ ۱۹۲۹ء میں اپنی رپورٹ پیش کی، لیکن اس کی کوششوں کو صنعت پارچہ بافی میں امن قائم کرنے میں بظاہر کامیابی نہیں ہوئی۔ ص ۲۴: چنانچہ جمشید پور کے کارخانۂ آہن و فولاد کی طویل ہڑتال اور کئی ریلوں کی شدید ہڑتالیں یا ہڑتال کی دھمکیاں ۱۹۲۸ء کے سال کی نمایاں خصوصیت تھی۔ اسی زمانے میں ای آئی اور ایس آئی ریلوں کی ہڑتالوں میں تشدد کا عنصر بھی شریک رہا۔

۱۹۲۹ء کے دوران میں سب سے اہم صنعتی جھگڑا بمبئی کی سوتی کپڑوں کی گرنیوں میں اس وجہ سے ہوا کہ واڈیا کی گرنیوں سے ۶ ہزار مزدور خارج کر دیے گئے تھے۔ قانون نزاعات تجارتی کی رو سے جو اس سال کے اوائل میں منظور ہوا تھا ایک عدالت تحقیقات کلکتہ ہائی کورٹ کے جج مسٹر پیرسن کی صدارت میں ۳ جولائی ۱۹۲۹ء کو مقرر کی گئی۔ تحقیقات کے بعد رپورٹ میں سارا الزام گرنی کامگار سبھا پر لگایا گیا کہ جھگڑے کو طول دینے کا باعث یہ تھا کہ سبھا نے فاسیٹ کمیٹی کی سفارشوں کے بارے میں غیر مصالحانہ روش اختیار کی تھی۔ عدالت نے نہ صرف فاسیٹ کمیٹی کے حسب سفارش "مصالحت کے قواعد" کے نفاذ کی پر زور سفارش کی جن کی بموجب صنعتی نزاعات پر ان کی ابتدائی حالت میں غور کر کے تصفیہ کرنے کی غرض سے فریقین کے نمایندوں پر مشتمل ایک مصالحتی کمیٹی تجویز کی گئی تھی[1] بلکہ یہ بھی سفارش کی کہ ثالثی کی ایک مشترکہ پنچایت قائم کی جائے جس کے پاس ہڑتال کی صورت میں جھگڑے بغرض تصفیہ پیش کئے جا سکیں" کارکردگی کی تجویز کے رو بہ عمل

[1] دیکھو فاسیٹ کمیٹی کی رپورٹ ضمیمہ (۱۱)۔

لانے سے جو صورت حال رونما ہوئی تھی اس سے نمٹ لینے کی غرض سے
"بے کاری کے بیمے" کا طریقہ جاری کرنے کی سفارش کی گئی۔ عدالت تحقیقات
نے بتلایا کہ قانون صنعتی نزاعات ۱۹۲۹ء کی رو سے جو مجلس مصالحت
قائم ہو سکتی تھی اس کو اس وقت تک کامیابی نہیں ہو سکتی جب تک کہ
متعلقہ فریقین نیک نیتی کے ساتھ اس سے تعاون نہ کریں (رپورٹ
فقرہ ۸۷) کساد بازاری نے خاص کر صنعت پارچہ بافی کی حد تک بدترین
صورت ۱۹۳۳ء میں اختیار کی۔ گرنیوں نے یہ کوشش کی کہ کفایت
کی ایک ضروری تدبیر کے طور پر اجرتوں میں کمی کی جائے۔ اس کی وجہ سے
چند ہڑتالیں ہوئیں لیکن مزدوران کا سلسلہ ایک مختصر مدت سے زیادہ
کے لیے جاری نہ رکھ سکے۔ ۱۹۳۴ء میں ایک مزدور کمیٹی کل ہند اساس
پر بنائی گئی تاکہ تمام ملک میں سوتی کپڑے کی گرنیوں میں عام ہڑتال کرائی جائے
کمیٹی کو تین مہینے سے زائد تک شولاپور کی سوتی کپڑے کی کل گرنیوں
میں اور دو مہینے سے زائد تک بمبئی کی گرنیوں میں ہڑتال کرانے میں
کامیابی ہوئی۔ حکومت بمبئی نے بمبئی پریسیڈنسی میں اجرتوں کی تخفیف
کے مسئلے کی محکمہ واری تحقیقات کا انتظام کیا۔ اس تحقیقات کی رپورٹ
جون ۱۹۳۴ء میں شایع ہوئی اور تقریباً اسی زمانے میں بمبئی کی گرنیوں
کی ہڑتال موقوف کر دی گئی۔ اس تحقیقات کا اہم ترین نتیجہ یہ نکلا کہ
حکومت بمبئی نے قانون مصالحت نزاعات تجارتی منظور کیا جس پر
آیندہ فصل (۱۴) میں تبصرہ کیا گیا ہے۔ اس قانون کے منظور ہونے کے
بعد تقریباً تین سال تک شہر بمبئی کی سوتی کپڑے کی گرنیوں میں کسی قسم
کا جھگڑا نہیں ہوا۔ لیکن کچھ مہینے ادھر سے بمبئی، احمد آباد، کانپور، مدراس
اور ہندوستان کے دوسرے صنعتی مرکزوں میں مزدوروں کے ہنگامے پھر
رونما ہوئے ہیں جس کا باعث ایک حد تک تو یہ ہے کہ مزدور اعلیٰ
اجرت کا اور تخفیف شدہ اجرت کی بحالی کا مطالبہ اس بنیاد پر ص۱۲۵
کر رہے ہیں کہ صنعت و کاروبار میں بحالی رونما ہو چکی ہے اور کسی حد تک

یہ بھی وجہ ہے کہ عمالی حلقوں میں اشتمالی ریشہ دوانی اپنا کام کر رہی ہے۔ آج کی تاریخ (اپریل ۱۹۳۰ء تک) میں عمالی تحقیقاتی کمیٹیاں بمبئی، ناگپور اور کانپور میں کام کر رہی ہیں۔

۴۰۔ صنعتی نزاعات کی روک تھام۔ یہ بحث کرنے سے پیشتر کہ جھگڑوں کے رونما ہونے کے بعد ان کے تصفیے کا کیا انتظام کرنا چاہیے، ان کی قبل از قبل روک تھام کے طریقوں کے متعلق چند الفاظ کہہ دینا مناسب ہوگا۔ سب سے اول تو یہ ضروری ہے کہ آجروں اور اجیروں دونوں کی باقاعدہ تنظیم ہونی چاہیے ہندوستان میں آجر بہت کافی حد تک منظم ہیں لیکن مزدوروں کی حالت اس کے برعکس ہے۔ باقاعدہ مزدور سبھاؤں کا قائم کرنا، ان تدریجی تدابیر میں پہلا قدم ہے جو ہڑتالوں اور دربندیوں کی روک تھام اور موقوفی کے لیے ضروری ہیں۔ اگر دونوں فریق باضابطہ تنظیم کر لیں اور اپنے اپنے طبقوں کی ترجمانی پوری قوت و قابلیت کے ساتھ کریں تو اس کی بدولت اچانک ہڑتالوں اور دربندی پر روک قائم ہو جائے گی اور ہڑتال کے اعلان سے قبل ہی شکوہ شکایت پیش کی جا سکے گی نہ کہ بعد۔ چنانچہ ہندوستان کی صورت حال اس وقت یہی ہے کہ ہڑتال کے بعد شکوہ شکایت کی جاتی ہے۔ احمد آباد میں صنعت پارچہ بافی کے جھگڑے چکانے کے لیے ایک مستقل "مجلس ثالثی" قائم کی گئی ہے جس کے ممتاز ارکان میں سے ایک گاندھی جی بھی ہیں۔ بمبئی کی صنعتی جھگڑوں کی کمیٹی ۱۹۲۲ء نے یہ سفارش کی تھی کہ انگلستان کے وھٹ لے کمیٹیوں کے نمونے پر یہاں "کارخانے کی کمیٹیاں" قایم کرنی چاہییں۔ ان کمیٹیوں میں آجر و مزدور دونوں طبقوں کے نمایندے موجود ہوں گے جو کام کے شرائط مقرر کرنے اور ان کی پابندی کرانے کے ذمہ دار ہوں گے۔ ایسی کمیٹیوں سے یہ فائدہ بھی ہے کہ وہ آجروں اور اجیروں کے درمیان ذاتی تعلقات کے فقدان کے اثر کو زائل کر دیتی ہیں اور اس کے علاوہ خود مزدوروں کے لیے

سبق آموز ہوتی ہیں۔ یہ امر قابل ذکر ہے کہ ٹاٹا جیسے بعض روشن خیال آجروں نے اور حکومت نے بھی آجر کی حیثیت سے اس قسم کی کمیٹیاں قائم کر دی ہیں۔ مزدور کمیشن بھی یہ سفارش کرتا ہے کہ کارخانے کی کمیٹیاں قائم کرنی چاہییں، اس لیے کہ وہ ہندوستان کے صنعتی نظام میں مفید کام انجام دے سکتی ہیں (دیکھو مزدور کمیشن کی رپورٹ صفحہ ۳۴۲ تا ۳۴۴)۔

اب جھگڑوں کو چکانے کے لیے ثالثی اور مصالحت کے طریقوں کی بحث شروع کی جا سکتی ہے۔ زمانۂ بعد از جنگ میں جو بیشمار جھگڑے ہوئے ان سے یہ بات صاف طور پر ثابت ہو گئی کہ ان کی تحقیقات اور تصفیے کے لیے کوئی مناسب انتظام ضروری تھا۔ حکومت مدراس پہلی صوبہ وار حکومت ہے جس نے اس سمت میں تدابیر اختیار کیں۔ چنانچہ اگر کوئی جھگڑا پیدا ہو تو اس سے نمٹنے کے لیے تحقیقاتی عدالتیں قایم کی گئیں۔ حکومت بنگال نے ۱۹۲۱ء میں اور حکومت بمبئی نے ۱۹۲۲ء میں جو کمیٹیاں قایم کیں انھوں نے نہایت مفید ابتدائی کام کیا اور جھگڑوں کے روکنے اور تصفیہ کرنے کے انتظام کے متعلق کئی تفصیلی صفحہ ۱۲۶
سفارشیں پیش کیں۔ حکومت ہند نے یہ خیال ظاہر کیا کہ اس مسئلے پر کل ہند اساس پر قانون وضع کرنا چاہیئے۔ لیکن قانون وضع کرنا قبل از وقت تھا، اس لیے کہ پہلے مزدور سبھا کا قانون منظور ہونا ضروری تھا۔ مزدور سبھا کے متعلق مسودۂ قانون ۱۹۲۶ء میں قانون بنا اور اس کے بعد کے سال میں نافذ ہوا۔ صنعتی نزاعات کا قانون ۱۲ اپریل ۱۹۲۹ء کو منظور ہوا اور ۸ مئی ۱۹۲۹ء سے نافذ ہوا۔ یہ ابتداءً صرف پانچ سال تک نافذ رہنے والا تھا لیکن ایک ترمیمی قانون کے ذریعے سے اس کو ۱۹۳۴ء میں دوامی حیثیت دیدی گئی۔

اہم صنعتی جھگڑوں کے متعلق قانون سازی۔

۱۔ صنعتی جھگڑوں کا قانون بابت ۱۹۲۹ء۔ یہ قانون انگلستان کے وضع کردہ قانون کی تقلید میں بنایا گیا ہے اور اس میں جبری ثالثی کا کوئی انتظام نہیں کیا گیا ہے۔

انگلستان کے مثل یہاں بھی رائے عامہ ہی کو جھگڑے چکانے میں فیصلہ کن اور قطعی عامل خیال کیا جاتا ہے اور اس کی تہ میں جو خیال مضمر ہے وہ یہ ہے کہ ایک غیر طرف دار عدالت کو تصفیہ طلب امور کی واضح طور پر ترتیب اور بحث میں مدد دی جائے تاکہ رائے عامہ پوری واقفیت حاصل کرے اس قانون کی رو سے تحقیقاتی عدالتوں اور مجالس مصالحت کے قایم کرنے کا بھی انتظام کیا گیا ہے۔

(۲) تحقیقات کی نوعیت :۔ صوبہ وار حکومت یا گورنر جنرل بہ اجلاس کونسل کو اس صورت میں جبکہ آجر گورنر جنرل بہ اجلاس کونسل کے ماتحت کسی محکمے کا یا ریلوے کمپنی کا صدر ہو، اس بات کا مجاز کردانا گیا ہے کہ جب جھگڑا کرنے والے دونوں فریق انفرادی یا مشترکہ طور پر درخواست کریں بشرطیکہ درخواست دینے والے ہر فریق کی اکثریت کے نمایندے ہوں تو جھگڑے کو روکنے یا اس کا تصفیہ کرنے کے لیے ایک عدالت تحقیقات یا مجلس مصالحت حسب ضرورت قائم کی جائے[1]۔

(ب) عدالت تحقیقات کی ترکیب :۔ عدالت تحقیقات کا صدر نشین ایک غیر طرف دار شخص ہوگا اور اس میں دوسرے ایسے غیر طرفدار اشخاص کو شامل کیا جائے گا جن کو تقرر کرنے والی مقتدر جماعت مناسب خیال کرے یا صرف ایک ہی غیر طرف دار بے لاگ شخص کو مقرر کیا جائے گا۔

(ج) مجلس مصالحت :۔ مجلس مصالحت ایک جداگانہ طریقے پر بنائی جائے گی۔ چنانچہ اس میں ایک صدر نشین اور دو یا چار دوسرے ارکان ہوں گے۔ جن کو مامور کرنے والی با اقتدار جماعت مناسب خیال کرے۔

---

[1] مزدور کمیشن یہ سفارش کرتا ہے کہ ایکٹ کے تحت خصوصی عدالتوں کا تقرر کرنے کے بجائے اس امر کو جانچنا چاہیے کہ آیا دوامی عدالتوں کا قایم کرنا ممکن و مناسب ہے یا نہیں۔ (دیکھو

یا صرف ایک ہی غیر طرف دار شخص کو مقرر کیا جائے گا۔ صدر نشین ایک غیر طرف دار شخص ہوگا اور دوسرے ارکان یا تو غیر طرف دار ہوں گے یا ایسے اشخاص ہوں گے جو جھگڑا کرنے والی جماعتوں کی نمایندگی کریں گے اور متعلقہ جماعتوں کی سفارش پر مساوی تعداد میں مقرر کئے جائیں گے۔

(د) طریق کار۔ اس مجلس کا کام یہ ہوگا کہ جھگڑے کی حقیقت کا پتا چلانے کے بعد اس کو چکانے کی کوشش کرے۔ فریقین کو معقول اور دوستانہ تصفیے کی ترغیب دینے کے لیے جو طریقے مناسب ہوں اختیار کرے اور ان کو اس کے لیے مناسب وقت و مہلت دے۔ جھگڑا چکانے میں ناکامی ہو تو مجلس یہ طریقہ اختیار کرے گی کہ مقرر کرنے والی با اقتدار جماعت کے پاس مکمل رپورٹ پیش کرے گی جس میں ان تمام کارروائیوں اور تدابیر کا ذکر کیا جائے گا جو بورڈ کو جھگڑا چکانے کے لیے اختیار کرنی پڑیں اور اسی کے ساتھ نتیجۂ تحقیقات اور سفارشیں بھی روانہ کرے گی۔ مجلس کا تقرر کرنے والی مقتدر جماعت آخری یا درمیانی رپورٹ کے وصول ہونے کے بعد اس کو حتی الامکان جلد شایع کرے گی۔ صفحہ ۱۲

(ھ) افادۂ عامہ کے محکموں میں ہڑتالیں۔ قانون کے دوسرے حصے میں جو شرایط افادۂ عامہ کی خدمات کے متعلق ہیں وہ کل قانون کے اہم ترین شرایط میں سے ہیں۔ افادۂ عامہ کی خدمت کے مفہوم میں حسب ذیل خدمات شامل ہیں:۔

(۱) ریلوے سروس جس کے متعلق گورنر جنرل بہ اجلاس کونسل قانون کے اغراض کے لیے اس قسم کا اعلان کریں؛

(۲) ڈاک، ٹیلی گراف یا ٹیلیفون سروس؛

(۳) عوام کو روشنی یا پانی کی بہم رسانی کرنے والا کوئی کاروبار اور

(۴) صحت عامہ و صفائی کی نگرانی کا کوئی نظام۔ ان خدمات،

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ:۔ مزدور کمیشن کی رپورٹ صفحہ ۳۴۶)۔

میں ماہانہ اجرت پر کام کرنے والے مزدوروں کے لیے جو معاہدے کی خلاف ورزی کرتے ہوئے ہڑتال کریں اور آجر کو اس کی اطلاع ایک مہینے قبل یا کم از کم ۱۴ دن پہلے نہ دیں، خاص سزائیں تجویز کی گئی ہیں۔ اگر آجر جو اس قسم کے افادۂ عامہ کی خدمت انجام دے رہے ہوں اپنے تحت کے مزدوروں کو اسی قسم کا نوٹس دیے بغیر ان کی دربندی کریں تو ان کو بھی سزا دی جاسکتی ہے بلکہ ان پر زیادہ بھاری جرمانہ کیا جاسکتا ہے مذکورۂ بالا جرم کی اعانت کرنے والوں کے ساتھ مرحمہ قانون جرائم کے تحت کارروائی کی جائے گی۔

(۹) خلاف قانون ہڑتال۔ خلاف قانون ہڑتالوں کے بارے میں برطانوی صنعتی نزاعات کے قانون (۱۹۲۷ء) کے نمونے پر خاص قواعد بنائے گئے ہیں۔ ایسی ہڑتال یا دربندی خلاف قانون خیال کی جاسکتی ہے جس کا مقصد (۱) ایسی صنعت یا تجارت جس میں کہ جھگڑا کرنیوالے فریق کام کر رہے ہوں جھگڑا بڑھانے کے سوا کچھ اور ہو (۲) قوم پر صعوبت عام اور طویل تکلیف و مصیبت عائد کرنا اور اس طرح حکومت کو مجبور کرنا ہو کہ وہ کوئی خاص کارروائی کرے یا خاص کارروائی کرنے سے باز رہے۔ اگر اس قسم کی ہڑتالوں کی براہ راست تائید میں رقمیں جمع یا صرف کی جائیں تو وہ خلاف قانون ہیں۔ کسی صنعت کے تجارتی جھگڑے کی تعریف "اس صنعت کے آجروں اور اجیروں کے درمیان تنہا اس صنعت کے کام کے متعلق جھگڑا" کی گئی ہے۔ اور اس جھگڑے کی ہمدردی میں دوسری صنعت میں ہڑتال ہو تو اس کو خلاف قانون قرار دیا گیا ہے۔ اگر مزدور سبھا کے رکن مزدور اس قسم کی خلاف قانون ہڑتالوں میں شریک ہونے سے انکار کریں تو ایسی صورت میں ان کی رکنیت کے حقوق کو محفوظ کیا گیا ہے۔

اس ایکٹ میں پہلے سے یہ فرض کر لیا گیا ہے کہ آجروں اور اجیروں کے ادارے موجود ہیں؛ اور جیسا کہ بیان کیا جا چکا ہے ایکٹ کا مقصد

ان اداروں کو مدد و فروغ دینا ہے تاکہ وہ مزدوروں کی اچانک ہڑتال اور آجروں کی من مانی دربندی کو روکیں اور ہڑتال کا اعلان ہونے سے قبل ہی نہ کہ بعد میں شکوہ شکایت کو پیش کرنے میں مدد دیں۔ اس قانون میں ایک اہم فرد گزاشت یہ ہے کہ تخویف یا دھمکی کی روک تھام کے لیے کوئی قاعدہ نہیں ہے۔ ہڑتال کے زمانے میں لوگوں کو کام سے روکنے یا پکٹنگ کا قانون میں کہیں ذکر اس لیے نہیں ہے کہ ہر قسم کی پکٹنگ قابل اعتراض نہیں ہے اور جب وہ تخویف کی شکل اختیار کر لیتی ہے تو معمولی قانون کے تحت قابل سزا ہوتی ہے۔ ایکٹ کی رو سے ہمدردانہ ہڑتالیں ضمنی طور پر خلاف قانون ہیں۔ عمالی قائدوں نے اس پر یہ اعتراض کیا ہے کہ اس کی بدولت حکومت کو یہ اقتدار حاصل ص۱۲ ہوتا ہے کہ کسی بڑی ہڑتال کو خلاف قانون قرار دیدے۔ لیکن یہ بھی اندیشہ ہو سکتا ہے کہ کوئی عام ہڑتال قوم کے لیے ایک حقیقی دھمکی بن جائے جس طرح کہ انگلستان کی تہری (Triple) ہڑتال نے صورت اختیار کی تھی۔ اس لحاظ سے قانون کے دوسرے قاعدوں کی طرح اس خاص قاعدے پر محض اس بنا پر اعتراض نہیں کیا جا سکتا کہ اس کا لازمی طور پر غلط استعمال کیا جائے گا۔ اس سے زیادہ صحیح اعتراض یہ ہوگا کہ یہ بتلایا جائے کہ اب تک ہندوستان میں جتنی ہڑتالیں ہوئی ہیں چونکہ وہ برطانیہ عظمیٰ کی عام ہڑتال کے مشابہ نہیں ہیں، اس لیے موجودہ حالات میں اس قسم کا قاعدہ بنانے کی کوئی خاص ضرورت نہیں ہے۔ اس بات پر بھی بہت زور سے توجہ دلائی گئی ہے کہ خلاف قانون ہڑتالوں کے متعلق دفعات، مزدوروں کے اساسی انسانی حقوق میں مداخلت کرتی ہیں۔ علاوہ ازیں یہ دفعات ہندوستان میں مزدور سبھا کی تحریک کا گلا گھونٹ دیں گی جو ابھی تک زمانہ طفولیت میں ہے اور مزدوروں کے دل میں بدگمانی پیدا کریں گی۔ بعض نکتہ چیں یہ خیال ظاہر کرتے ہیں کہ اس ایکٹ کے وہ اجزا غیر ضروری ہیں جن کا تعلق افادۂ عامہ کی خدمات اور خلاف قانون

ہڑتالوں سے ہے۔ اگر آب رسانی، روشنی اور صحت وصفائی جیسی عمرانی تحفظ کی خدمات میں اچانک ہڑتال کی جائے تو وہ یوں بھی ضابطۂ تعزیرات کے تحت قابل سزا ہے۔ اگر معمولی افادۂ عامّہ کی خدمات (جو حفاظت عامّہ کی خدمات سے الگ اور ممیز ہیں) مثلاً ڈاک، ٹیلی گراف یا ٹیلیفون یا ریلوے سروس میں ہڑتال کی جائے تو اس میں سختی برتنے کی ضرورت نہیں ہے۔[1]

(۲) مزدور کمیشن نے یہ سفارش کی کہ ہر صوبائی حکومت کو چاہیئے کہ مصالحت کرانے کی غرض سے ایک یا کئی افسر مقرر کرے۔ چنانچہ ناظم مزدوران مدراس، ناظم صنعت وحرفت پنجاب، ناظم اعداد وشمار و ناظم مزدوران برما اور ناظم و نائبان ناظم صوبہ متوسط کو افسران مصالحت کی حیثیت سے اختیارات دیدیے گئے ہیں بمبئی میں قانون تصفیۂ نزاعات صنعتی، ۱۹۳۴ء میں منظور ہوا جس کی رو سے ناظم مزدوران کو بحیثیت عہدہ صدر افسر مصالحت مقرر کیا گیا، اور ایک افسر مزدوران، افسران مصالحت و مددگاران افسر مصالحت کا بھی تقرر کیا گیا۔ افسران مصالحت کو یہ اختیار دیا گیا ہے کہ افسر مزدوران کی طرف سے یا بمبئی کی صنعت پارچہ بافی میں جھگڑا کرنے والے فریقین میں سے کسی فریق کی طرف سے رپورٹ یا درخواست وصول ہونے پر ۱۲۹ ہد
یا اپنی معلومات اور ذاتی واقفیت کی بنا پر فریقین کو اپنے روبرو طلب

[1] قانون صنعتی نزاعات بابت ۱۹۲۹ء میں توسیع و ترمیم کرنے کی غرض سے حال ہی میں یعنی اپریل ۱۹۳۸ء میں ایک مسودۂ قانون کو مرکزی مجلس قانون ساز نے منظور کر لیا ہے۔ اس نئے قانون میں خلاف قانون ہڑتال کی تعریف بدل دی گئی ہے؛ افادۂ عامّہ کی خدمات کی فہرست میں اندرون ملک کی کوئی دخانی کشتی اور ٹریموے کی ہر وہ سروس جس کے متعلق حکومت کا اعلان ہو، ہر وہ کاروبار جو عوام کو قوت کی بہم رسانی کرے شامل کی گئی ہے، اور یہ انتظام کیا گیا ہے کہ وہ صوبائی حکومتیں جو افسران مصالحت مقرر کرنا چاہیں کچھ اختیارات کے ساتھ افسروں کا تقرر کر سکتی ہیں۔

کریں اور ان میں مصالحت کرائیں۔ ستمبر ۱۹۳۴ء میں مزدوروں کے حقوق کی حفاظت کی غرض سے ایک افسر مزدوران کا تقرر کیا گیا۔ انجمن مالکان گرنی نے بھی اپنے طور پر ایک افسر مزدوران مقرر کیا ہے تاکہ وہ سرکاری افسر مزدوران اور صدر افسر مصالحت سے گفت و شنید کے دوران میں گرنی کے منتظموں کی نمایندگی کرے۔ اس ایکٹ کے متعلق یہ دعویٰ کیا گیا کہ وہ بمبئی شہر کی پارچہ بافی کی گرنیوں میں صنعتی جھگڑوں کو مٹانے میں عملاً کامیاب رہا۔ لیکن کم و بیش تین سال کے صنعتی امن کے بعد جیسا کہ بیان کیا جا چکا ہے ۱۹۳۷ء کے وسط سے بمبئی اور پارچہ بافی کے دوسرے مرکزوں میں، مزدوروں کے جھگڑے از سر نو شدت کے ساتھ رونما ہوئے۔ حکومت بمبئی نے حال ہی میں یعنی مارچ ۱۹۳۸ء میں ایک مسودۂ قانون گشت کرایا جس کا مقصد یہ تھا کہ ہڑتالوں اور در بندیوں کو روکا جائے اور فیکٹریوں اور دوسرے صنعتی کارخانوں میں جھگڑوں کو باہمی سمجھوتے سے طے کرایا جائے۔ یہ مسودۂ قانون جبری مصالحت کے اصول پر مبنی ہے، اس کے برخلاف مرکزی حکومت کا ایکٹ مصالحت کو اختیاری رکھتا ہے۔

۴۲۔ ہندوستان میں مزدور سبھا کی تحریک

مدراس میں مسٹر بی، پی، واڈیا کی قیادت میں مزدور سبھائیں ۱۹۱۸ء ہی میں منظم ہو چکی تھیں۔ مزدور سبھا کی تحریک، مدراس میں شروع ہونے کے بعد بمبئی میں بھی جا پہنچی۔ ۱۹۱۸ء میں صنعتی بے چینی کا آغاز ہوا اور اس کے نتیجے کے طور پر کئی عمالی انجمنیں وجود میں آئیں۔ لیکن یہ نوعیت کے لحاظ سے عارضی تھیں۔ چنانچہ ادھر ان کا فوری مقصد مثلاً اجرت کا اضافہ وغیرہ پورا ہوا اور ادھر وہ ٹوٹ گئیں۔ یہ انجمنیں دراصل ہڑتالی کمیٹیوں سے کچھ زیادہ نہ تھیں، جو چند عہدہ داروں اور غالباً چند چندہ دینے والے ارکان پر مشتمل تھیں[1]۔ لیکن اس صورت حال میں بتدریج

---

[1] دیکھو ہرسٹ کی کتاب بحوالہ بالا صفحہ ۱۰۔

اصلاح و ترقی ہوتی گئی۔ اور مزدور سبھاؤں کی نمایاں ترقی خاص کر ۱۹۲۱ء
میں یہ ظاہر کرتی ہے کہ اس تحریک نے مستقل حیثیت اختیار کر لی ہے۔
لیکن ۱۹۲۳ء میں مزدوروں کی معاشی حالت کی اصلاح و ترقی کی بدولت
اور اس کے نتیجے کے طور پر ہڑتالوں کی تعداد کم ہو جانے کے باعث یہ
تحریک کچھ کم ہو گئی۔ تحریک کی ابتدائی حالتوں میں مزدوروں میں عملاً
اتحاد پیدا کرنے والا تنہا رشتہ حقیقی معاشی تکلیف و مصیبت تھی۔ چنانچہ
جب حالات زیادہ موافق ہو گئے تو یہ رشتہ کمزور ہو گیا۔ کچھ سال ادھر
سے تحریک میں بحالی کے نمایاں آثار نمودار ہوئے ہیں اور امید ہے کہ
مزدور سبھا ایکٹ بابت ۱۹۲۶ء کی بدولت وہ مزید تقویت حاصل کریگی۔
علاوہ ازیں ہندوستان میں مزدور سبھا کی تحریک کو ابتدا ہی سے آل انڈیا
ٹریڈ یونین کانگریس[۱] جیسے ایک کل ہند نظام سے مدد ملتی رہی جو ۱۹۲۰ء ص ۱۳۰
سے اپنے سالانہ اجلاس منعقد کر رہی ہے[۲]۔ جب بین قومی دفتر مزدوران
وجود میں آیا تو ہندوستان میں بھی فوراً ایک مرکزی مزدور سبھا کا نظام قایم
ہو گیا۔ چنانچہ جنیوا کی سالانہ مزدور کانفرنسوں میں اس کے نمایندوں کی
شرکت سے ہندوستانی تحریک کا براہ راست اتصال مغربی دنیا کی
تحریک سے قایم ہو گیا ہے۔

---

[۱] All India Trade Union Congress

[۲] ۱۹۲۹ء میں ٹریڈ یونین کانگریس کی صفوں میں سخت پھوٹ واقع ہوئی۔ اور تین نمایاں گروہ وجود میں آئے یعنی ایک اشتمالی، دوسرے احراری اور تیسرے باقی لوگ۔ ۱۹۳۵ء میں دو بڑے نظامات یعنی آل انڈیا ٹریڈ یونین کانگریس اور نیشنل ٹریڈس یونین فیڈریشن (۱۹۳۳ء) کی ایک مشترکہ کمیٹی اس غرض سے بنائی گئی کہ اتحاد کو فروغ دیا جائے اور مطمح نظر و طریق کار کے بارے میں اساسی باہمی اختلافات کو دور کیا جائے۔ یہ اتحاد بعد میں چلکر پیدا ہو گیا۔ چنانچہ ہندوستانی مزدوروں کے لیے یہ ایک فال نیک ہے کہ ہندوستانی مزدور سبھا تحریک ایک متحدہ اساس پر اپریل ۱۹۳۶ء میں قائم ہو گئی جبکہ ان دونوں نظامات کا مشترکہ اجلاس ہوا۔ دوسری کئی اور کل ہند انجمنیں بھی ہیں

کل ہند مزدور سبھا کانگریس All India Trade Unions Congress

نے دسمبر ۱۹۲۹ء میں یہ دعویٰ کیا کہ وہ ۱۰۹،۴۳۶۵ منظم مزدوروں کی نمایندہ تھی[۱]۔ ٹریڈ یونین ایکٹ بابت ۱۹۲۶ء کے تحت[۲] رجسٹری شدہ مزدور سبھاؤں کی کل تعداد ۱۹۳۴ء تا ۱۹۳۵ء میں ۲۱۳ تھی۔ اس سال سبھاؤں نے اعداد و شمار کی جو رپورٹ پیش کی اس سے معلوم ہوتا ہے کہ ۲۰۸ سبھاؤں میں ارکان کی تعداد (۲،۸۴،۹۱۸) اور مجموعی آمدنی ۲۹،۵ لاکھ روپیہ تھی۔ مزدور عورتوں کا فیصد تناسب بہت ہی ادنیٰ یعنی کل ارکان کے مقابلے میں ۲ فی صد سے بھی کم تھا۔ لیکن یہ سب سبھائیں استحکام اور قوت میں مساوی نہیں ہیں۔ ان میں سے قریب قریب نصف ایسی ہیں جن کا تعلق سرکاری ملازموں سے ہے یا ایسے اشخاص سے ہے جو سرکاری ملازمت سے متعلق ہیں مزدور سبھائی کا طریق ریلوے اور ڈاک خانے کے مزدوروں میں مقابلۃً زیادہ کامیاب رہا اور پارچہ بافی اور کان کنی کی بڑی اور منظم صنعتوں میں بحیثیت مجموعی کمزور رہے۔ لیکن ہندوستان میں سب سے بڑی اور سب سے زیادہ منظم مزدور سبھا احمد آباد کے پارچہ باف مزدوروں کی سبھا ہے۔

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ :۔ مثلاً آل انڈیا پوسٹل انڈ ، آر ، ایم ، ایس ایسوسی ایشن نیشنل فیڈریشن آف ٹکسٹائل لیبران انڈیا وغیرہ۔

[۱] مسٹر پرسل اور ہالس ورتھ برطانوی مزدور سبھا کی طرف سے ہندوستان کو بھیجے ہوئے دو مندوبوں نے یہ اندازہ قائم کیا کہ ہندوستان کی مختلف صنعتوں میں کام کرنے والے مزدوروں کی منظم جماعتوں میں کل ۲،۵۲،۶۶،۱۰۹ اشخاص تھے، جن میں ۲،۱۶،۷۶،۱۰۷ زرعی مزدور شامل تھے لیکن گھریلو ملازم، ڈاک خانے کے اور دوسرے سرکاری ملازم خارج تھے۔ دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ "ہندوستان میں مزدوروں کے حالات" Report on Labour Coaditions in

(British Trade Union Delegation 1928)

[۲] دیکھو فصل ۴۴۔

۳۴۔ ہندوستان میں اس تحریک کی ترقی کی راہ میں مشکلات

مزدور سبھا کی تحریک کے راستے میں پہلی بڑی مشکل یہ ہے کہ مزدور پیشہ آبادی اپنے پیشے پر قائم نہیں رہتی بلکہ نقل پذیر رہتی ہے (دیکھو فصل ۳)۔ دوسرے یہ کہ بمبئی اور کلکتے جیسے صنعتی مرکزوں کے مزدوروں کی جماعت مختلف خصلت اور وضع کے اشخاص کا مجموعہ ہوتی ہے جو ایک دوسرے سے مختلف زبانیں بولتے ہیں اور اس لحاظ سے ان میں آپس میں کوئی گہرا میل ملاپ نہیں ہوتا۔ جہاں باہر سے آنے والے مزدوروں کا تناسب کم ہوتا ہے جیسا کہ احمد آباد میں ہے تو مزدور سبھائیں دوسرے مقاموں کے مقابلے میں زیادہ طاقتور ہوتی ہیں۔ تیسرے یہ کہ اکثر مزدور باقاعدہ طور پر چندہ دینے اور سبھا کے نظم و ضبط کی پابندی کو ناپسند کرتے ہیں۔ چنانچہ یہی وجہ ہے کہ کارخانے کے مزدوروں کی بہت ہی قلیل تعداد رکنیت قبول کرتی ہے۔ چونکہ عموماً مزدور بہت ہی مفلس ہوتے ص ۱۳۱
ہیں اس لیے تھوڑا سا چندہ بھی ان کے لیے بار گراں ہوتا ہے۔ چوتھے یہ کہ اکثر مزدور بے لکھے پڑھے ہوتے ہیں۔ اس لیے اپنی جماعت میں سے اپنے لئے قائد تلاش کرنے سے قاصر رہتے ہیں۔ اسی وجہ سے ہندوستان کی مزدور سبھا کی تحریک کی ایک خصوصیت یہ ہے کہ اس کی قیادت زیادہ تر ایسے اشخاص کرتے ہیں جو متوسط طبقے، وکالت کے پیشے اور دوسری جماعتوں سے تعلق رکھتے ہیں اور اسی لیے یہ لوگ سیاسی اور معاشی امور کے درمیان بعض اوقات فرق و امتیاز قائم نہ کر سکے علاوہ ازیں ان اشخاص کی توجہ کئی سبھاؤں میں منقسم ہوتی ہے اور فنی باریکیوں کے متعلق ان کی معلومات بہت ہی کم ہوتی ہیں۔ ایک اور دقت یہ ہے کہ حقیقی جمہوری نصب العین مفقود ہے جس کی موجودگی مزدور سبھا کے نظام کو موثر بنانے کے لیے نہایت ضروری ہے۔ یہ سب چیزیں انگلستان کی مزدور سبھاؤں کی صورت حال سے نمایاں تضاد رکھتی ہیں جہاں سبھاؤں کے عہدہ دار بلا استثنا مزدوروں ہی میں سے ہوتے ہیں۔ گو ہندوستان کی عمالی تحریک میں سیاست دانوں

اور وکیلوں کی مداخلت کی برائی کرنا آسان ہے، لیکن اس سلسلے میں متوسط طبقے کے تعلیم یافتہ قائدوں نے جو ابتدائی کام کیا ہے اس کی قدر و قیمت تسلیم کرنا ضروری ہے[1]۔ آخر میں یہ کہ مزدور سبھا کے طریق کی کامیابی کا انحصار اس بات پر ہے کہ موجودہ معاشری نظام کو کم ازکم عارضی طور پر تسلیم کرلیا جائے تاکہ مزدوروں کے لیے زیادہ سے زیادہ رعایتیں حاصل کی جاسکیں[2]۔ اگر مزدوروں کے قائد اور رہنما معاشرے کے موجودہ اصلاداری نظام کا شیرازہ بکھیرنے کی کوشش کریں تو ان کا اثر لازمی طور پر مزدور سبھا تحریک کو کمزور کردے گا۔ اکثر اہل الرائے مبصرین کا خیال ہے کہ یہی چیز بمبئی میں تحریک کی کمزوری کے اہم اسباب میں سے ایک ہے۔ اس کے برعکس احمد آباد جیسے مرکز میں تحریک نے نمایاں کامیابی حاصل کی ہے۔ قانون حکومت ہند بابت ۱۹۳۵ء کی رو سے صوبہ واری مجالس قانون ساز میں خصوصی حلقہ ہائے انتخاب کے ذریعے سے جو رجسٹری شدہ سبھاؤں پر مشتمل ہیں مزدوروں کو نمائندگی دی گئی ہے۔ امید ہے کہ اس کی وجہ سے نہ صرف نئی سبھاؤں کی رجسٹری کو فروغ ہوگا بلکہ حساب کے کھاتوں اور ارکان کے رجسٹروں کا رکھنا یقینی ہوجائے گا۔

---

[1] "جس طرح برطانوی مزدور سبھا کے نظام کو اپنے ابتدائی دور میں روبرٹ اوین، فرانسیس پلیس اور بعد میں کنگس لے، لڈلو اور فریڈرک ہیریسن جیسے اشخاص پر انحصار کرنا پڑا، اسی طرح ہندوستانی تحریک کو بھی اپنے ابتدائی دور میں اپنی انجمن کے صدرنشینوں اور معتمدوں کی حد تک وکیلوں کے طبقے پر قریب قریب بالکل انحصار کرنا پڑ رہا ہے۔" دیکھو برطانوی مزدور سبھا کانگریس کے وفد کی رپورٹ ہندوستان میں مزدوروں کے حالات کے بارے میں شائع شدہ ۱۹۲۸ء۔ اس موضوع پر بعض دلچسپ تنقیدات کے لیے دیکھو مزدور کمیشن کی رپورٹ ۳۲۴ تا ۳۲۵ و ۳۲۸ تا ۳۲۹۔

[2] دیکھو احمد مختار کی کتاب موسوم بہ "ہندوستان کی مزدور سبھاؤں کا طریق اور

۴۴۔ مزدور سبھا قانون بابت ۱۹۲۶ء۔

۱۹۲۰ء کے اختتام پر مدراس ہائیکورٹ نے ایک فیصلہ صادر کیا جس کی رو سے یہ حکم دیا گیا تھا کہ مزدور سبھاؤں کے عہدہ دار یا منتظم، مزدوروں کو اپنے معاہدے آجروں سے توڑنے اور اجرت بڑھانے کی غرض سے ہڑتال کرنے کے لیے ابھارنے سے باز رہیں۔ چنانچہ اس فیصلے کی بنا پر ہندوستانی مزدور سبھاؤں کی رجسٹری اور حفاظت کے لیے آئین و قوانین وضع کرنے کی ضرورت ص ۱۳۲ محسوس ہوئی۔ مسٹر جوشی عمالی رکن پہلے شخص ہیں جنھوں نے اس مسئلے کو مجلس قانون ساز میں مارچ ۱۹۲۱ء میں پیش کیا، اور اس سلسلے میں انھوں نے جو لگاتار کوششیں کیں ان کا پھل، آخر کار اس وقت ملا جبکہ مزدور سبھا ایکٹ جو ۱۹۲۶ء میں منظور ہوا تھا ۱۵ر جون ۱۹۲۷ء کو نافذ ہوا۔ اس ایکٹ میں ہندوستانی مزدور سبھاؤں کی قانونی حیثیت کی تعریف قطعی اور واضح الفاظ میں کر دی گئی ہے۔ مزدور سبھاؤں کی رجسٹری اختیاری ہے، لیکن ایکٹ کی رو سے بعض کارآمد خصوصی حقوق رجسٹر شدہ سبھاؤں کو دیے گئے ہیں جن سے سبھائیں محروم رہتی ہیں جو رجسٹری کرنا نہیں چاہتیں۔ رجسٹری شدہ مزدور سبھا کے لیے یہ لازمی ہے کہ وہ اپنے نام اور اس مقصد کی صراحت کرے جس کے لیے وہ قائم کی گئی ہے۔ یہ ضروری قرار دیا گیا ہے کہ وہ اپنے ارکان کی ایک فہرست تیار کرے، اپنے سرمایے کی باضابطہ سالانہ تنقیح کا انتظام کرے، اور اس سرمایے کو صرف ان اغراض کے لیے خرچ کرے جو ارکان کے مفاد کے لیے ضروری ہوں۔ یہ بھی لازمی کیا گیا ہے کہ رجسٹری شدہ سبھا کے کم از کم نصف عہدہ دار متعلقہ صنعت میں کام کرنے والوں میں سے ہوں۔ ان بندشوں کے مقابلے میں ایکٹ مزدور سبھاؤں کے ان سب عہدہ داروں کو تعزیری بازپرس سے

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ:- مزدوروں کے جھگڑے Trade Union and Labour Disputes in India

محفوظ کر دیتا ہے جو سبھا کے تمام جائز مقاصد کو ترقی دینے کے لیے کام کر رہے ہوں۔ ان پر سازش کے الزام میں مقدمہ نہیں چلایا جا سکتا۔ ایکٹ میں یہ قرار دیا گیا ہے کہ (۱) کسی دیوانی عدالت میں رجسٹری شدہ سبھا کے کسی عہدہ دار یا رکن کے خلاف کسی ایسے فعل کے بارے میں جو اس کی طرف سے پیشے کے جھگڑے کو بڑھانے یا جھگڑا پیدا کرنے کی غرض سے کیا گیا ہو، محض اس بنا پر مقدمہ دائر نہیں کیا جا سکتا کہ اس قسم کے فعل کی بنا پر بعض دوسرے اشخاص کو کام کا معاہدہ توڑنے کی ترغیب ہو یا اس کا یہ فعل کسی دوسرے شخص کے پیشے یا کاروبار یا ملازمت میں یا اس کے اپنے اصل یا اپنی محنت کو اپنے حسب مرضی لگانے کے حق میں خلل انداز ہوتا ہے۔ علیٰ ہذا اس ایکٹ میں یہ بھی قرار دیا گیا ہے کہ کسی رجسٹری شدہ مزدور سبھا کے خلاف کسی دیوانی عدالت میں کوئی مقدمہ محض اس بنا پر دائر نہیں کیا جا سکتا کہ کسی شخص نے سبھا کی طرف سے پیشے کے جھگڑے کو بڑھانے کے لیے یا اس کی نیت سے کوئی فعل کیا، تاوقتیکہ یہ ثابت نہ کیا جائے کہ ایسے شخص نے مزدور سبھا کی عاملہ کے علم کے بغیر یا عاملہ کی صریح ہدایتوں کے خلاف ایسا کیا۔ رجسٹری شدہ مزدور سبھا اپنے ارکان کے سول اور سیاسی اغراض کو ترقی دینے کے لیے سرمایہ قایم کر سکتی ہے لیکن اس کے لیے جو چندے لیے جائیں ان کے بارے میں اس کا سختی کے ساتھ خیال رکھا جائے کہ وہ خوشی اور رضامندی سے دیے جا رہے ہیں۔

صنعتی رفاہ[1]

۵۴۔ رفاہی کام کی نوعیت فلاح اور بہبود کے کام کی مختلف تعریفیں کی گئی ہیں۔ ایک تعریف میں اس کو آجروں کی اس خود اختیاری

[1] اس موضوع کے بارے میں دیکھو مزدور کمیشن کی رپورٹ، باب ۱۴۔

جد و جہد تک محدود رکھا گیا ہے جو وہ اپنے کارخانوں میں مزدوروں سے کام لینے کے بہترین حالات مہیا کرنے کے سلسلے میں کریں۔ دوسری تعریف میں جو عام طور پر تسلیم کی جاتی ہے، بہبود و رفاہ کے حدود میں "ان تمام مساعی کو شامل کر لیا گیا ہے جن کا مقصد مزدور کی صحت و سلامتی، عام خوش حالی اور صنعتی کارکردگی کی اصلاح و ترقی ہے"۔لے

اس قسم کی کوششیں آجروں یا حکومت کی طرف سے یا خود مزدوروں حصہ ۱۳۳
یا سماجی ایجنسیوں کی طرف سے کی جا سکتی ہیں۔ ایک نقطۂ نظر سے ان کوششوں کو رفاہی تصور کیا جا سکتا ہے جن کا مقصد صنعتی آبادی کی خوشحالی کو بڑھانا ہے۔ اس سے تنگ تر اور خالص افادی نقطۂ نظر سے نام نہاد "رفاہی کام" کو "کارکردگی بڑھانے کا کام" خیال کیا جا سکتا ہے جس کا اچھا اثر براہ راست مزدوروں کی مادی آسودہ حالی اور کارکردگی پر ہوتا ہے اور اس طرح وہ ہندوستانی مزدور کی نقل پذیری کے رجحان کو زائل کرنے میں مدد دیتا ہے۔ رفاہی کام کے متعلق یہ بھی خیال کیا جا سکتا ہے کہ وہ بے لکھے پڑھے مزدوروں کی جماعت میں ذمہ داری اور وقار کے احساس کو ترقی دینے کا بھی ذریعہ ہے تاکہ وہ اچھے شہری بنیں۔

۴۲۔ رفاہی کام کی تقسیم۔

رفاہی کام دو حصوں میں منقسم ہوتا ہے۔ ایک تو فیکٹری کے اندر رفاہی کام اور دوسرے فیکٹری کے باہر فلاح و بہبود کا کام۔ فیکٹری کے اندر کام کے حالات کی اصلاح و ترقی کے رفاہی کام کی حد تک حکومت نے بڑی حد تک اور آجروں نے معمولی حد تک جو کچھ کیا ہے اس کا حال اس باب کے اوائل میں بیان ہو چکا ہے۔

گزشتہ زمانے میں رفاہی کام، خاص کر فرصت کے اوقات کے بہتر مصرف کی طرف آجروں نے بہت ہی کم توجہ کی، اور جو کچھ بھی کوششیں

لے۔ دیکھو صدارتی خطبہ "کل ہند صنعتی فلاح کانفرنس" منعقدہ ۱۹۲۲ء۔

کی گئیں ان کا تعلق زیادہ تر طبی امداد اور بچوں کی ابتدائی تعلیم کی سہولتیں مہیا کرنے اور رہائش کے انتظام سے تھا۔ لیکن موجودہ زمانے میں شدید صنعتی بے چینی کے باعث اس کام کی طرف روز افزوں توجہ کی جا رہی ہے۔ "سوشل سروس لیگ" بمبئی ۱۹۱۱ء میں دو روشن خیال مل ایجنٹوں یعنی کریم بھائی ابراہیم اینڈ سنز اور ٹاٹا اینڈ سنز کو اس بات پر آمادہ کرنے میں کامیاب ہوئی کہ وہ ان کی گرنیوں میں کام کرنے والے مزدوروں کے لیے دو رفاہی اداروں کا انتظام لیگ کے سپرد کریں۔ ۱۹۲۲ء میں ایک کل ہند صنعتی بہبود کانفرنس بمبئی میں منعقد ہوئی۔ اس میں کئی دلچسپ مسائل پر بحث ہوئی جو فلاح اور رفاہ کے کاموں سے متعلق تھے اور کانفرنس اس قابل ہوئی کہ مختلف ایجنسیوں کے کام میں جو مختلف مرکزوں میں قائم تھیں ربط پیدا کرے۔ کل ہند مزدور سبھا کانگریس (آل انڈیا ٹریڈ یونین کانگریس) کچھ زمانے سے مزدوروں کی بہبود کے کام کی طرف توجہ کر رہی ہے۔ مئی ۱۹۲۶ء میں حکومت ہند نے تمام صوبہ دار حکومتوں کو ہدایت کی کہ وہ اس امر کی بابت مکمل معلومات فراہم کریں کہ اس زمانے کے لیے جبکہ مزدور حقیقت میں کام نہیں کرتے ان کے رہنے سہنے کے حالات کی اصلاح درستی کے لیے کیا مساعی اور تدابیر اختیار کی گئیں۔ یہ تحقیق اس سفارش کے جواب میں شروع کی گئی جو بین قومی عمالی کانفرنس کے ساتویں اجلاس میں منظور ہوئی تھی۔ اور جس میں مختلف متعلقہ حکومتوں سے درخواست کی گئی تھی کہ وہ بین قومی عمالی کانفرنس کے دفتر میں اس امر کی بابت جدید ترین اطلاعیں روانہ کریں کہ مزدور اپنے فرصت کے اوقات کو کس طرح صرف کرتے ہیں۔

بمبئی کے بعض روشن خیال آجروں نے جو دلچسپی ظاہر کی ہے[۱] اس کے صہ ۱۲۴

۱۔ بمبئی پریسیڈنسی میں کپڑے کے کارخانوں کے آجروں نے جو رفاہی کام کیا ہے اس کی تفصیلات کے لیے دیکھو "بمبئی پریسیڈنسی کے کپڑے کے کارخانوں میں اجرت، کام کے گھنٹوں اور شرائط کے

علاوہ دوسرے صنعتی مرکزوں کے چند آجروں نے بھی اپنے مزدوروں کی فلاح و بہبود کے لیے مدراس، ناگ پور، جمشید پور اور کانپور میں رفاہی تجویزوں کو عملی جامہ پہنایا ہے۔ چنانچہ مدراس میں بکنگ ہم اینڈ کرناٹک ملز گزشتہ کئی سال سے جو رفاہی کام انجام دے رہی ہے اس کا سب کو اچھی طرح علم ہے۔ ناگپور میں ایمپرس ملز نے اپنے مزدوروں کی خوشحالی کی نگرانی کا کام وائی، ایم سی، اے کو تفویض کر دیا ہے۔ ٹاٹا اسٹیل اینڈ آئرن کمپنی واقع جمشید پور کی مجلس نظما یہ دعویٰ کرتی ہے کہ "مزدوروں کے بارے میں کمپنی کی جو روش ابتدائی زمانے سے رہی ہے اور اس نے ہندوستان میں مزدوروں کے لیے رہائش، تعلیم، فلاح، آبرسانی، بدرروں، شفاخانوں اور دوسری خدمات عامہ کا انتظام جس بے نظیر طریقے اور پیمانے پر کیا ہے اس کو ہر خیال کے قومی کارکنوں نے پسندیدگی کی نظر سے دیکھا ہے"۔ کانپور میں برٹش انڈیا کارپوریشن نے اپنے مزدوروں کے رہنے سہنے کے لیے بستیاں بسائی ہیں اور ان کی نگرانی کے لیے ایک مہتمم مقرر کیا ہے۔ اسی طرح بعض بلدیوں مثلاً بلدیہ بمبئی نے اور محکمۂ بندرگاہ اور افادۂ عامہ کے محکموں خاص کر ریلوں نے اپنے مزدوروں کی خوش حالی کو ترقی دینے کے لیے بعض تدابیر اختیار کی ہیں۔ آخر میں یہ کہ بعض خدمت خلق کے ادارے مثلاً بمبئی میں سوشل سروس لیگ جس کو سرونٹس آف انڈیا سوسائٹی نے قائم کیا، نیز مدراس اور بنگال میں اسی قسم کی لیگیں، ان کے علاوہ سیوا سدن سوسائٹی، بمبئی پریسیڈنسی کی نسوانی کونسل، انجمن بہبود اطفال و بچہ گان، وائی، ایم، سی، اے، نیچ طبقوں کی تبلیغی انجمن، دوسری تبلیغی انجمنیں، یہ سب بہبود کے کام کی تنظیم میں نہ صرف آجروں کو مدد دیکر بلکہ اپنی آزادانہ کوششوں کے ذریعے سے بھی مفید خدمت کر رہی ہیں۔

[1] بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ:۔ متعلق رپورٹ جو عام اجرت شماری کے سلسلے میں ۱۹۳۵ء میں شائع کی گئی۔

۴۷۔ رفاہی کام کی مدیں۔

(۱) تعلیم صنعتی مزدوروں کی تعلیم کی حد تک جیسی کچھ غیر اطمینان بخش حالت پائی جاتی ہے اس کا حال پہلے بیان ہو چکا ہے[1]۔ ٹاٹا جیسے بعض روشن خیال آجروں نے بچوں اور بڑے مزدوروں کی تعلیم کا انتظام دن اور رات کے مدرسوں میں کیا ہے۔ بمبئی کی سوشل سرویس لیگ اور وائی، ایم، سی، اے نے بھی کارخانوں کے مزدوروں کے لیے نہ صرف مدرسے کھول کر بلکہ دارالمطالعے اور کتب خانے قائم کر کے بہت کچھ کیا ہے۔

(۲) طبی امداد۔ ہندوستان کے بڑے اور اہم کارخانوں میں طبی سہولتیں عام طور پر مہیا کی گئی ہیں، اگرچہ عورت مزدوروں کی ضرورتوں کو پورا کرنے کے لیے شاذ ہی خاص طور پر لیڈی ڈاکٹر مقرر کی گئی ہیں۔

(۳) زچگی کے لیے امداد۔ مغربی ممالک نے کارخانے میں کام کرنیوالی ۱۳۵ س
عورتوں اور ان کے بچوں کے لیے امداد بغرض زچگی کا طریقہ رائج کیا ہے، اور ولادت سے کچھ مدت قبل اور کچھ مدت بعد حاملہ عورتوں سے کام لینے کی ممانعت کر دی گئی ہے۔ یہ واقعہ کہ ہندوستان میں کارخانے کی ملازم عورتیں گھر کے کام کاج میں بھی مصروف رہتی ہیں، یورپ کی طرح یہاں بھی انتظامات کرنے کو اور بھی زیادہ اہم اور ضروری بنا دیتا ہے۔ واشنگٹن کی بین قومی عمالی کانفرنس (سنہ ۱۹۱۹ء) نے بچے کی ولادت سے قبل اور بعد عورت سے کام لینے کے متعلق ایک قاعدہ منظور کیا۔ اگرچہ یہ توقع نہیں کی گئی تھی کہ ہندوستان اس قاعدے کی توثیق فوراً ہی کرے گا، پھر بھی حکومت ہند سے درخواست کی گئی کہ وہ اس مسئلے پر جس میں امداد بغرض زچگی شامل تھی غور و تحقیق کرے اور آیندہ کانفرنس میں اس کی ایک رپورٹ پیش کرے۔ پیش کردہ رپورٹ کے سلسلے میں جو تحقیقات کی گئی اس سے یہ ظاہر ہوا کہ اس قسم کی تجاویز کو آجروں کی بہت ہی تھوڑی تعداد نے

---

[1] دیکھو باب ۲ فصل (۱۳) و (۱۴)۔

عملی جامہ پہنایا تھا۔ لیکن صوبہ واری حکومتوں نے رپورٹ پیش کرتے ہوئے اپنی آمادگی اس بات پر ظاہر کی کہ اس قسم کی مزید رضاکارانہ تجاویز کو عملی جامہ پہنانے کے لیے وہ ہمت افزائی کریں گی۔ مجلس قانون ساز کے مشورے کی بنا پر حکومت ہند نے جون سنہ ۱۹۲۴ء میں جو مزید تحقیقات کی اس سے یہ معلوم ہوا کہ بنگال کی تین بڑی منظم صنعتوں یعنی سن، چائے اور کوئلے کی حد تک امداد بغرض زچگی کی کئی تجاویز پر عمل کیا جا رہا تھا۔ آسام کے چائے کے باغات، آسام ریلویز اینڈ ٹریڈنگ کمپنی بہار اور اڑیسہ کی کانوں اور بمبئی، مدراس اور صوبۂ متوسط کے کارخانوں میں اس قسم کی کئی اسکیموں پر عمل کیا جا رہا ہے چنانچہ ان اسکیموں کی رو سے کئی رعایتیں دی گئی ہیں، مثلاً حمل کے زمانے میں مختلف میعاد کی چھٹی، دودھ اور دودھ پلانے کی بوتلوں کی مفت بہم رسانی وغیرہ۔ ان سب رعایتوں کے علاوہ بمبئی میں زچگی خانوں کی تعداد روز افزوں ہے۔ حکومت بمبئی نے مزدور عورتوں کو زچگی کی امداد دینے کے سلسلے میں ایک لیڈی ڈاکٹر ڈاکٹر بارنس کا تقرر کیا تھا۔ ڈاکٹر بارنس اپنی آخری رپورٹ میں زچگی کی اس امداد کی دلچسپ تفصیلات بیان کرتی ہیں جو ٹاٹا کی کرنیوں میں دی جا رہی ہیں۔ مثلاً ایک ایسی مزدور عورت کو جس کی ملازمت کی مدت کم از کم گیارہ مہینے رہی ہو زچگی سے پیشتر ایک ماہ اور زچگی کے بعد ایک ماہ گویا کل دو ماہ کی اجرت مفت بطور الاؤنس دی جاتی ہے۔ لیکن شرط یہ لگائی گئی ہے کہ ایسی عورت کسی لیڈی ڈاکٹر سے ۵ ماہ کے حمل کی تکمیل کا صداقت نامہ حاصل کر کے پیش کرے اور اس بات کا وعدہ کرے کہ کسی دوسری جگہ اجرت پر کام نہ کرے گی۔

سنہ ۱۹۲۴ء میں مسٹر جوشی نے مجلس قانون ساز میں ستمبر کی میقات میں ایک مسودۂ قانون پیش کیا جس کا مقصد یہ تھا کہ فیکٹریوں، کانوں اور ایسے علاقوں میں جن پر "قانون مزدوران وتوطن خارجی بابت سنہ ۱۹۰۱ء" کا اطلاق ہوتا تھا، حاملہ عورتوں کی زچگی سے کچھ مدت پیشتر اور کچھ مدت بعد

مزدور عورتوں کے کام سے متعلق ضابطہ مقرر کیا جائے اور زچگی کے لیے امداد دینے کا انتظام کیا جائے۔ اس مسودۂ قانون میں یہ تحریک کی گئی کہ مقامی حکومتیں زچگی سے بیشتر اور بعد چھ چھ ہفتے کی چھٹی مع الاونس دلائیں۔ اور زچگی کی امداد کے لیے آجروں کے چندے سے سرمایہ قائم کیا جائے۔ مجلس قانون ساز نے اس مسودۂ قانون کو اس بنیاد پر مسترد کردیا کہ وہ ہندوستان کی رائے عامہ سے بہت زیادہ آگے بڑھا ہوا تھا۔ لیکن بمبئی کے لیے اس سے ملتا جلتا قانون "قانون امداد برائے زچگی بابت ۱۹۲۹ء" کے نام سے منظور ہوا۔ اس کا اطلاق اولاً بمبئی پریسیڈنسی کے منتخب شہروں پر ہوا ہے، لیکن حکومت چاہے تو اس کو دوسرے مقاموں پر بھی نافذ کرسکتی ہے۔ سنہ ۱۹۳۴ء میں اس قانون کی ترمیم ہوئی اور اس کی رو سے ولادت کے دن کے بعد سے چار ہفتے تک عورت سے کام لینے کی ممانعت کردی گئی ہے۔ نیز اس دوران میں کسی کارخانے میں اس کا کام کرنا خلاف قانون قرار دیا گیا ہے۔ حاملہ عورت زچگی سے چار ہفتے بیشتر اور زچگی کے فوراً بعد چار ہفتے کی غیر حاضری کی حقیقی مدت کے لیے ۸ آنے یومیہ کے حساب سے امداد بغرض زچگی کا مطالبہ اپنے آجر سے کرسکتی ہے۔ مگر شرط یہ ہے کہ جس تاریخ عورت یہ اطلاع دے کہ آیندہ ایک ماہ میں اس کی زچگی ہونے والی ہے اور وہ کام پر نہ آسکے گی اس کے کم از کم ۹ ماہ بیشتر سے وہ کام کرتی رہی ہو۔ اگر یہ حاملہ عورت منظورہ رخصت کے زمانے میں کسی کارخانے میں کام کرے تو اس کا زچگی کی امداد حاصل کرنے کا حق سوخت ہوجائے گا۔ صوبۂ متوسط میں بھی امداد بغرض زچگی کا ایک قانون جس کا اطلاق محدود طریقے پر کیا گیا تھا سنہ ۱۹۳۰ء میں منظور ہوا۔ مدراس کے "قانون امداد برائے زچگی بابت ۱۹۳۵ء" میں بمبئی کے ایکٹ کی پوری تقلید کی گئی ہے۔ لیکن ضرورت اس بات کی ہے کہ اس قسم کا قانون کل ہند اساس پر وضع کیا جائے تاکہ تمام صوبوں کے آجر یکساں طور پر اس قانون کی عائد کردہ ذمہ داریوں کے پابند ہوسکیں۔ صفحہ ۱۳۶

(۴) تفریح - تفریح کی قدر و قیمت پر خاص زور دینے کی بہ مشکل ضرورت ہے - ہر اس چیز کا خیر مقدم کرنا چاہئے جو مزدور کی زندگی کو خوشگوار بنائے - اس لیے کہ مزدور کی زندگی زیادہ تر خشک ہوتی ہے - یہ بھی نہایت ضروری ہے کہ مزدور کو اس امر کی ترغیب دی جائے کہ اپنے فرصت کے گھنٹوں کو کام میں لائے تاکہ شراب خانے اور سٹا گھر سے دور رہے - شہروں میں صنعتی کام کی دلچسپیوں میں عام طور پر اضافہ کیا جائے تاکہ مزدوروں کو صنعتی مرکزوں میں مستقل طور پر سکونت اختیار کرنے کی ترغیب ہو - اس سلسلے میں سوشل سروس لیگ بمبئی کا کام جس نے پریل میں ایک "ادارہ مزدوران" قائم کیا ہے اور ٹاٹا اور مدراس کی بکنگھم اینڈ کرناٹک ملز جیسے بعض روشن خیال اجروں کی کوششیں خاص توجہ کی مستحق ہیں جنھوں نے گھر کے اندر اور باہر کھیلوں، تماشوں اور تفریح کا انتظام کیا ہے مثلاً سینما کے تماشے، فانوسی پکچر، رقص و سرود کی محفلیں، ناٹک کے کھیل، کشتی کے مقابلے وغیرہ -

(۵) انتظام رہائش - اس مسئلے پر باب کے ابتدائی حصے میں مفصل بحث کی جا چکی ہے -

(۶) امداد باہمی کی انجمنیں - صنعتی مزدوروں کے لیے انجمن ہائے امداد باہمی نے جو کام کیا ہے اس کا ذکر امداد باہمی کی تحریک کے متعلق باب میں کیا جا چکا ہے[1] -

(۷) غلے اور کپڑے کی دکانیں - بعض گرنیوں میں دکانیں کھولی جاتی ہیں ص ۱۴۷
جہاں ارزاں غلہ اور کپڑا مزدوروں کے ہاتھ فروخت کیا جاتا ہے - اس طرح ان کو بنیوں کی لوٹ کھسوٹ سے بچایا جاتا ہے اگرچہ بنیوں کے ادھار فروخت کرنے کی وجہ سے مزدوروں کو انہی سے مال خریدنے کی زیادہ ترغیب ہوتی ہے - اس میلان کے رونما ہونے کی وجہ

[1] دیکھو جلد اول باب ۱۰ -

یہ ہے کہ بعض گرنی کی دکانیں بگڑ کر "پیٹیا دکانیں[1]" بن گئی ہیں۔ اس مسئلے کا واحد اطمینان بخش حل یہ ہے کہ امداد باہمی کے ذخائر قایم کئے جائیں۔

(۳) چائے خانے اور کھانے پینے کی دکانیں۔ چائے خانوں اور کھانے پینے کی دکانوں کا بہت ہی کم تعداد میں انتظام کیا گیا ہے' اور اس بات کی سخت ضرورت ہے کہ عمدہ صحت بخش چائے اور پکا ہوا کھانا حاصل کرنے کے لیے مناسب سہولتیں بہم پہنچائی جائیں۔ انگستان میں جنگ عظیم کے زمانے کی پیدائش کے دباؤ کے تحت جس قسم اور وضع کی کھانے کی دکانوں نے معقول ترقی کی ویسی دکانیں بہت ہی کم تعداد میں کھولی گئی ہیں۔ ذات پات کی مشکلات اور عورتوں کی قدامت پرستی بہت بڑی رکاوٹیں ہیں۔ لیکن ان مشکلات کو دور کرنے کے لیے ہر ممکنہ کوشش کرنی چاہئے تاکہ مزدور کی صحت وتندرستی کی اصلاح ہو اور وہ سینڈھی شراب کے استعمال سے پرہیز کریں۔

قوانین کارخانہ جات کی سب سے حالیہ ترمیم میں جس کا ذکر فصل ۲۳ میں آچکا ہے' مزدور کی بہبود کے متعلق کئی شرائط ہیں' مثلاً آرام لینے کے لیے سائبانوں کا کافی انتظام' پچاس عورتوں سے زائد تعداد سے کام لینے والے کارخانوں میں ان عورتوں کے بچوں کے استعمال کے لیے خاص کمروں کا مختص کردینا' اور امداد اولین کے سازوسامان کی بہم رسانی وغیرہ۔ ہندوستان میں صرف اسی بات کی ضرورت نہیں ہے کہ مزدوروں کے لیے بہبود کا جو کام ہورہا ہے اس کو بہت وسیع کیا جائے بلکہ خود مزدور ایسے کام کی تنظیم اور نگرانی زیادہ سے زیادہ کریں۔ موجودہ زمانے میں یہ کام زیادہ تر آجروں کی نگرانی میں ہورہا ہے جس کے معنی یہ ہیں کہ وہ مزدور سبھاؤں اور ان کی جدوجہد سے متصادم ہورہا ہے۔ ممتاز مزدوروں کا انتخاب اس غرض

---

[1] Truck Shops

سے کرنا کہ وہ رفاہی کمیٹیوں میں شریک ہوکر کام کریں، یہ کسی طرح ایسا انتظام نہیں ہے جس کو اطمینان بخش کہا جا سکے، اس لیے کہ اس کی وجہ سے یہ مزدور مزدوروں کی عام جماعت سے الگ ہو جاتے ہیں[۱]۔

---

[۱] دیکھو برطانوی مزدور سبھا کانگریس کے وفد (سنہ ۱۹۲۸ء) کی رپورٹ "ہندوستان میں مزدوروں کے حالات" ص ۱۲۔

چوتھا باب

قومی مقسوم

ا۔ ہندوستان میں قومی آمدنی کے متعلق اندازے دادابھائی نوروجی کا اندازہ

ہندوستان کی قومی آمدنی کے متعلق مختلف اوقات میں مختلف اندازے کئے گئے ہیں۔ اور اگرچہ ان میں عظیم اختلافات ہیں، پھر بھی ان میں جو سب سے رجائی ہیں ان میں بھی اس واقعے پر زور دیا گیا ہے کہ اس ملک کے باشندوں کا افلاس اس درجے بڑھا ہوا ہے کہ اس کی کوئی نظیر موجودہ زمانے میں مغربی یورپ کے ملکوں میں نہیں ملتی۔

اب ہم ہندوستان کی قومی آمدنی کے متعلق مختلف مصنفوں نے اب تک جو اندازے قائم کئے ہیں ان کے نتائج کو مختصر طور پر بیان کریں گے۔ چنانچہ مسٹر دادابھائی نوروجی نے اس سمت میں پہلی سنجیدہ کوشش اپنی مشہور کتاب Povertyand Un-British Rule in India میں کی۔ دادابھائی نوروجی نے ۱۸۷۰ء-۱۸۶۷ء کے اعداد و شمار کی بنیاد پر اپنا اندازہ قائم کیا۔ انھوں نے جس اصول پر اندازہ لگایا ہے وہ ان ہی کے الفاظ میں یہ ہے:۔

"میں نے اندازہ لگانے میں جو اصول اختیار کیا ہے وہ یہ ہے کہ

ہر صوبے کی سب سے اہم ایک یا دو قسم کی پیداوار لی گئی ہے اور اس کو اس صوبے کی کل پیداوار کا نمایندہ قرار دیا گیا ہے۔ میں نے ہر ضلع کا مزروعہ رقبہ، اس کی فی ایکڑ پیداوار اور پیداوار کی قیمت کو لیا ہے اور سیدھی سادی جمع تفریق کے ذریعے سے پیداوار کی مجموعی مقدار اور قیمت کا اندازہ کیا گیا ہے۔ واقعہ یہ ہے کہ آپ کو اس طریقے سے فی ایکڑ اوسط پیداوار کی مقدار اور کل پیداوار کی قیمت کا صحیح حال معلوم ہو سکتا ہے، اس لیے کہ اس طریقے میں جملہ ضروری عناصر کا لحاظ کرنے کا موقع ملتا ہے" غرض اس نہج پر حساب لگا کر وہ اس نتیجے پر پہنچتے ہیں کہ مجموعی خام زرعی پیداوار کی قیمت ۲۷ کرور ۷۰ لاکھ پونڈ ہوتی ہے۔ اس میں سے وہ چھ فی صد تخم کے لیے منہا کرتے ہیں۔ اس کے بعد جو کچھ باقی بچتا ہے اس کی مقدار ۲۶ کرور پونڈ ہوتی ہے جو عمدہ موسم میں کی ہوئی کاشت کی پیداوار کی نمایندگی کرتی ہے اور باشندوں کو ایک ایک سال کے استعمال کے لیے کافی ہوتی ہے۔ اس کے بعد ایک کرور ۷۰ لاکھ پونڈ کی رقم نمک، افیون اور کوئلے کی قیمت اور تجارت کے نفع کے طور پر قرار دی گئی ہے۔ مصنوعات کی قیمت ایک کرور ۵۰ لاکھ پونڈ رکھی گئی ہے۔ اس کے مساوی رقم مویشی، مچھلی، دودھ، گوشت وغیرہ کی سالانہ پیداوار کے لیے اور ۳ کرور پونڈ اتفاقی مدوں کے لیے رکھے گئے ہیں۔ ان سب کو جوڑنے سے مجموعی مقدار ۳۴ کرور پونڈ ہوتی ہے۔ اگر مان لیا جائے کہ برطانوی ہند کی آبادی ۱۷ کرور ہے تو برطانوی ہند کی آمدنی فی کس ۴۰ شلنگ یا ۲۰ روپے ہوتی ہے۔ اس کے بعد مسٹر نوروجی جیل خانوں کی مقررہ غذا اور تارک وطن قلیوں کے راشن وغیرہ کی بنیاد پر یہ ثابت کرنے کی کوشش کرتے ہیں کہ جب معمولی گزر بسر کے لیے کم از کم ۳۴ روپے کفایت نہیں کر سکتے تو یہ آمدنی (یعنی ۲۰ روپے) جو اس سے کم ہے کس طرح کافی ہو سکتی ہے" اور وہ اس نتیجے پر پہنچتے ہیں کہ "معمولی عیش و آرام کے سامان معاشرتی و مذہبی احتیاجوں، خوشی و غمی کی تقریبوں کے مصارف اور برے موسم کے لیے پیشگی سربراہی تو درکنار ایک

اچھے موسم میں بھی ایسی غذا اور لباس کے لیے جو قیدیوں کو دیے جاتے ہیں ۱۲۹
پیدائش کافی مقدار میں نہیں ہوتی۔ ہندوستان کے کروڑوں باشندوں کی یہ حالت ہے کہ عام طور پر انہیں اتنا بھی میسر نہیں آتا جس سے زندگی کی معمولی ضرورتوں کو پورا کیا جاسکے۔" چونکہ ہندوستان کے باشندوں کو ہر سال جو آمدنی وصول ہوتی تھی وہ ان کی ضرورتوں کی تکمیل کے لیے ناکافی تھی اس لیے ملک کے اصل میں سے خرچ کیا جانے لگا جس کا نتیجہ یہ ہوا کہ ملک زیادہ سے زیادہ مفلس اور پیدائش کی صلاحیتوں کے اعتبار سے زیادہ سے زیادہ کمزور ہوتا گیا مسٹر نوروجی نے ملازمتوں کو اپنے اندازے میں شمار نہ کرنے کی یہ وجہ بتلائی کہ ملازموں کو تنخواہیں آخرکار مادی پیداوار سے دی جاتی ہیں اور مادی پیداوار کا تخمینہ کیا جاچکا ہے۔ لہٰذا ملازمتوں کے مزید شمار کے معنی یہ ہوں گے کہ ایک ہی چیز کا مکرر حساب کیا جائے۔ اس کے بعد وہ وسیع تر تعمیم یہ قائم کرتے ہیں کہ ملک کی سالانہ مادی پیداوار ہی آمدنی کا واحد سرچشمہ ہے اور یہ کہ اس پیداوار کے علاوہ کوئی دوسرے ذرائع ہی نہیں ہیں جن سے کوئی فرد قومی آمدنی سے اپنا حصہ حاصل کر سکتا ہو۔ اس دلیل کو کے ٹی شاہ اور کے جے کھمباٹا لے اپنی تصنیف موسومہ "ہندوستان کی دولت اور ادائی محصول کی قابلیت"
Wealth and Taxable Capacity of India میں
اساسی طور پر دہرایا ہے۔

۲۔ قومی آمدنی ۱۸۶۷ء اور ۱۹۱۱ء کے درمیان

مسٹر نوروجی کی تحقیق کے بعد کی تحقیق جو قابل غور ہے وہ ۱۸۸۲ء میں ارل کرومر نے جو اس وقت تک سر ایولین بیرنگ تھے اور سر ڈیوڈ باربر نے جو اس وقت مسٹر باربر تھے، کی؛ اور ان کے

سلہ دیکھو ان کی کتاب محولہ بالا صفحہ ۳۱۔

نتائج حسب ذیل تھے:-

	روپے
زرعی آمدنی ————	۳۵۰,۰۰,۰۰,۰۰۰
غیر زرعی آمدنی ————	۱۷۵,۰۰,۰۰,۰۰۰
مجموعی آمدنی ————	۵۲۵,۰۰,۰۰,۰۰۰

اگر اس عدد کو ۲۳۱,۸۹۹,۵۳۹ اشخاص پر تقسیم کیا جائے جو اس وقت کی برطانوی ہند کی آبادی تھی تو اوسط آمدنی فی کس ۲۷ روپے ہوتی ہے۔

اس کے بعد ہم ڈگبی کے اندازے پر غور کر سکتے ہیں جو اس مفروضے پر مبنی تھا کہ حکومت کی مالگزاری، پیداوار سے قطعی تناسب رکھتی ہے مجموعی پیداوار اور مالگزاری کا جو تناسب رومیش چندر دت نے نکالا ہے اور اپنی کتاب موسوم بہ "کھلی چٹھی بنام لارڈ کرزن" میں پیش کیا ہے اس میں اس کی اتباع کی گئی ہے اور وہ مختلف صوبوں کے لیے مختلف ہے۔

بنگال .... ۵ تا ۶ فی صد
صوبۂ سرحدی .... ۸ فی صد
پنجاب .... ۱۰ "
مدراس .... ۱۲ تا ۳۱ فیصد یا اوسطاً ۲۰ فیصد
بمبئی .... ۲۰ تا ۳۳ " یا " ۲۵ "

شاہ اور کھمباٹا اس طریق کی اس بنا پر مخالفت کرتے ہیں کہ وہ صرف ناقابل اعتبار ہی نہیں ہے بلکہ اس میں مقدمے کو نتیجے پر منحصر رکھا گیا ہے، صفحہ ۱۲

[1] دیکھو ڈبلیو، ڈگبی کی کتاب موسوم بہ Prosperous India صفحہ ۲۶۷ (خوشحال ہندوستان)۔

اس لیے کہ "اس میں خام پیداوار کو جس مضروب فیہ سے معلوم کرنے کی کوشش کی گئی ہے وہ خود صرف خام پیداوار سے حاصل کیا جا سکتا ہے۔ ظاہر ہے کہ نتیجے کا انحصار اس مضروب فیہ پر ہوگا جس کا انتخاب کیا جائے گا" ہم اس استدلال کو سمجھنے سے قاصر ہیں۔ اس میں شک نہیں کہ مضروب فیہ چند نمونے کی مثالوں کی تحقیقات کے نتیجے کے طور پر معلوم کیا جاتا ہے اور سب مثالوں کو ملحوظ نہیں رکھا جاتا۔ اس لیے یہ کہنا صحیح نہیں ہے کہ اس طریق میں استدلال دوری پایا جاتا ہے۔

ڈگبی کے حساب سے حسب ذیل نتائج برآمد ہوئے:۔

سنہ ۱۸۹۸ء تا سنہ ۱۸۹۹ء کی زرعی آمدنی ۲۸۵،۰۰،۰۰،۰۰۰ روپیہ یا ۱۹۰،۰۰۰،۰۰۰ پونڈ

غیر زرعی آمدنی (مذکورہ آمدنی کا نصف) ۱۴۲،۵۰،۰۰،۰۰۰ روپیہ یا ۹۵،۰۰۰،۰۰۰ ؍؍

میزان ۴۲۷،۵۰،۰۰،۰۰۰ روپیہ یا ۲۸۵،۰۰۰،۰۰۰ پونڈ

حکومت ہند کے اندازے کے مطابق ہندوستان کی آبادی غالباً ۲۴۳،۵۰۰،۰۰۰ تھی۔ اگر مذکورہ آمدنی کو اس آبادی پر تقسیم کیا جائے تو اوسط آمدنی فی کس سترہ روپے آٹھ آنے پانچ پائی ہوتی ہے۔ لیکن سنہ ۱۹۰۱ء کی مردم شماری سے معلوم ہوا کہ مجموعی آبادی صرف ۲۳۱،۰۰۰،۰۰۰ تھی۔ اس بنیاد پر فی کس آمدنی اچھے سال میں ۱۸ روپے ۸ آنے ۱۱ پائی ہوگی۔ سنہ ۱۸۹۹ء تا سنہ ۱۹۰۰ء کی قحط سالی میں ڈگبی نے اندازہ لگایا کہ آمدنی گھٹ کر ۱۲ روپے ۶ آنے رہ گئی تھی۔

لارڈ کرزن نے اس گوشوارے اور دوسرے اس کے مشابہ گوشواروں کے جواب میں ان اعداد کی بنیاد پر اپنا ایک تخمینہ تیار کیا جو سنہ ۱۸۹۸ء کے

[1] دیکھو شاہ اور کھمباٹا کی کتاب موسومہ بہ "ہندوستان کی دولت اور ادائی محصول کی قابلیت"
The Wealth and Texable Capacity of India

قحط کمیشن کے لیے جمع کیے گئے تھے اور جن میں ہندوستان کی قریب ترین زمانے کی زرعی آمدنی بتلائی گئی تھی۔ چنانچہ اس آمدنی کی مقدار ۳۵۰،۰۰۰،۰۰۰ تھی۔ سنہ ۱۸۸۰ء کے تخمینوں سے یہ معلوم ہوا تھا کہ اوسط زرعی آمدنی ۱۸ روپے فی کس تھی اور اسی مقررہ رقبے کے لیے سب سے حال کی مردم شماری کے اعداد لینے پر جیسا کہ ابتدائی تخمینے میں کیا گیا تھا، معلوم ہوا کہ زرعی آمدنی ۲۰ روپے فی کس تک بڑھ گئی تھی۔ اگر یہ فرض کیا جائے کہ غیر زرعی آمدنی بھی اسی تناسب سے بڑھی تھی تو اوسط آمدنی سنہ ۱۸۸۰ء کے ۲۷ روپے فی کس کے مقابلے میں سنہ ۱۹۰۰ء میں ۳۰ روپے فی کس ہوتی۔ لارڈ کرزن نے یہ تسلیم کیا کہ مفروضہ اعداد ناقابل تردید اور مسلم نہیں تھے، لیکن انھوں نے اس بات پر زور دیا کہ سنہ ۱۸۸۰ء کے اعداد بھی کسی حد تک قیاسی تھے، اور یہ کہ اگر ایک قسم کے اعداد استدلال میں استعمال کئے جا سکتے تھے تو دوسری قسم کے اعداد بھی مساوی طور پر استعمال کئے جا سکتے تھے۔ انھوں نے یہ بھی تسلیم کیا کہ معاشی صورت حال کی جو ترقی حسابات سے ظاہر ہوتی ہے وہ بجائے خود بہت درخشاں اور اطمینان بخش نہ تھی۔ لیکن اس کے باوجود ان حسابات سے یہ بھی معلوم ہوتا ہے کہ معاشی حالت کا رخ ترقی کی طرف تھا نہ کہ تنزل کی طرف۔

ڈگبی نے اس طرف دوبارہ توجہ کی اور اس مسئلے کو پھر جانچا تاکہ یہ ثابت کرے کہ لارڈ کرزن نے جو رجائی خیال قائم کیا تھا وہ غلطی پر مبنی تھا۔ زرعی آمدنی کے متعلق ڈگبی نے وہی پرانا طریقہ اختیار کیا یعنی مالگزاری سے زرعی آمدنی کا استخراج کیا۔ لیکن غیر زرعی آمدنی کے بارے میں یہ فرض کرنے کی بجائے کہ وہ زرعی آمدنی کا نصف ہے، انھوں نے کئی مدوں کو جانچا اور یہ نتیجہ اخذ کیا کہ ملک کی مجموعی آمدنی ۶۰۰،۰۰۰،۰۰۰ پونڈ تھی جس کو ۲۲۶،۰۰۰،۰۰۰ کی مجموعی آبادی پر تقسیم کرنے سے فی کس اوسط آمدنی ۱۷ روپے ۴ آنے حاصل ہوئی۔ سنہ ۱۹۰۱ء

سر جے، ڈی، ایس اپنی کتاب موسوم بہ "اصل ہندوستان"

میں الیف، جے، اٹکن سن کا حوالہ The Real India دیتے ہوئے لکھتے ہیں کہ ۱۸۷۵ء اور ۱۸۹۵ء کے درمیان فی کس آمدنی ۱۵ روپے سے ۲۴ روپے تک بڑھ گئی تھی۔ فروری ۱۹۲۱ء میں آنریبل ای، ام گک نے کونسل آف اسٹیٹ میں یہ اعلان کیا کہ ۱۸۸۲ء اور ۱۹۰۱ء میں حساب کا جو طریقہ اختیار کیا گیا تھا اسی کو اختیار کرنے سے معلوم ہوا کہ ۱۹۱۱ء میں فی کس آمدنی ۵۰ روپے تک بڑھ گئی تھی۔ انھوں نے یہ بھی بتلایا کہ اگر حساب کا زیادہ دقیق اور کم ناقص طریقہ اختیار کیا جائے تو فی کس آمدنی ۸۰ روپے تک ثابت ہوگی۔

۳۔ واڈیا اور جوشی کا تخمینہ۔ پی، اے، واڈیا اور جی، این، جوشی نے ۱۹۱۳ء تا ۱۹۱۴ء کے متعلق ہندوستان کی قومی آمدنی کا ایک تخمینہ مرتب کیا ہے[1]۔ یہاں ان کی تحقیق کے نتائج کو مختصر طور پر بیان کرنا مناسب ہوگا۔ زرعی پیداوار کی قیمت ۳۸۲،۹۳،۹۹،۴۲،۰۷،۱ روپے لگائی گئی ہے اور اس میں سے ۲۰ فی صد مشغولہ رقم کی بابت یا تخم کھاد وغیرہ کی بابت منہا کی گئی ہے جس کے بعد خالص رقم ۶،۲۶،۹۴،۹۹،۳۹،۸۰،۵ روپے باقی بچتی ہے۔ معدنی پیداوار کی خام قیمت کا اندازہ ۱۴،۹۴،۹۹،۰۰۰ روپے کیا گیا ہے اور اس میں سے بھی ۲۰ فی صد رقم فرسودگی اور اجرت کی شکل میں کاروباری مصارف کی بابت منہا کی گئی ہے۔ واضح ہو کہ معدنی پیداوار کو آگے چل کر مصنوعات کی قیمت میں محسوب کیا گیا ہے۔ غرض اس منہائی کے بعد خالص رقم ۱۱،۵۲،۷۶،۰۰۰ روپے حاصل ہوتی ہے۔ اس کے بعد مختلف قسموں کی پیداوار مثلاً کھالوں اور چمڑوں، کھاد، اون، ریشم اور مرغبانی کی پیداوار کی قیمت کا اندازہ اس مفروضے پر لگایا گیا ہے کہ اس تمام پیداوار کی برآمد مجموعی پیداوار کا ۸۰ فی صد ہے۔ اس میں ماہی گیری کی پیداوار کی قیمت ماہی گیری کے

[1] دیکھو Wealth of India ص۹۷ تا ص۱۱۲

پیشے میں کام کرنے والے ۸,۶۵,۰۰۰ اشخاص کے لیے ۲۷۵ دن کے واسطے ۴ آنے فی کس کے حساب سے جوڑی گئی ہے۔ آخری مد جو جمع کی گئی ہے وہ اولاً اس پیداوار کی قیمت سے متعلق ہے جس کو دستکار تیار کرتے ہیں اور دوسرے ان مزدوروں کی کمائی سے متعلق ہے جو تجارت اور نقل و حمل میں کام کرتے ہیں اور اس کمائی کا اندازہ ۴ آنے فی کس فی یوم کے حساب سے ۳۱۰ دن کے لیے ۱۸,۰۰,۰۰۰ اشخاص کے لیے کیا گیا ہے۔ ان سب مدوں کی میزان ۱,۵۴,۲۹,۸۵,۷۵۰ روپے ہوتی ہے۔

اس کے بعد کی مد مویشیوں اور جانوروں کی پیداوار سے متعلق ہے۔ اس سلسلے میں جو اعداد لیے گئے ہیں وہ ۱۹۱۷ء تا ۱۹۱۸ء کے سال کے بارے میں ہیں، اور یہ فرض کیا گیا ہے کہ اس سال جتنے جانور تھے ان کی ص ۱۴۲
تعداد اور ۱۹۱۳ء تا ۱۹۱۴ء کی تعداد کا درمیانی فرق زیادہ بڑا نہ تھا۔ کل مویشیوں کی سالانہ مجموعی آمدنی کا اندازہ ۳,۴۹,۰۵,۱۱,۵۱۸ روپے کیا گیا ہے۔ اس میں سے ان مویشیوں کی خدمات کی آمدنی منہا کر دی گئی ہے جن سے زرعی اغراض میں کام لیا گیا، تاکہ ان کا مکرر حساب عمل میں نہ آئے، اس لیے کہ ان خدمات کو زرعی پیدائش کی آمدنی میں شامل کیا جا چکا ہے جیسا کہ اوپر درج ہو چکا ہے۔ رہی مصنوعات کی زائد آمدنی تو اس کا اندازہ خام اشیاء کی مجموعی مقدار یعنی ۲,۰۴,۷۶,۶۵,۰۰۰ روپے کا $\frac{1}{5}$ یا ۲۰ فی صد یعنی ۴۰,۹۵,۳۳,۰۰۰ روپے کیا گیا ہے۔ مصنف مجموعی خام آمدنی سے اس طریق پر مختلف منہائیاں کرتے ہیں جس کو اوپر بیان کیا جا چکا ہے، اور مندرجۂ ذیل گوشوارہ پیش کرتے ہیں جس سے ان رقوم کا حال معلوم ہوتا ہے جو ۱۹۱۳ء تا ۱۹۱۴ء کی قومی آمدنی کی مجموعی مقدار سے منہائی کے قابل ہیں:-

۱- مطالبات وطن . . .	۲۰,۰۰۰,۰۰۰ پونڈ

۲۔ حکومت کی طرف سے غیر ملکی سرمایے کا شغل ... ۴،۰۰۰،۰۰۰ پونڈ

۳۔ ہندوستان میں مشغول غیر ملکی سرمایے کا نفع ... ۳۹،۰۰۰،۰۰۰

۴۔ ہندوستان میں نئے غیر ملکی سرمایے کا شغل ... ۵،۰۰۰،۰۰۰[۱]

۵۔ زر کی ترسیلات جو ہندوستان سے خانگی طور پر سرکاری عہدہ داروں کی طرف سے یا بنکوں اور مشترک سرمایے کی کمپنیوں وغیرہ کے یورپین ملازموں کی طرف سے کی جاتی ہیں۔ ... ۱۰،۰۰۰،۰۰۰

میزان ... ۸۲،۰۰۰،۰۰۰ پونڈ

یا

۱۲۳،۰۰،۰۰،۰۰۰ روپے

اس طرح مندرجۂ ذیل جدول میں واڈیا اور جوشی کے تخمینے کے نتائج مختصر طور پر دیے گئے ہیں :-

[۱] بولے رودبرٹ سن رپورٹ کے مصنف یہ بتلاتے ہیں کہ اس مد کی آمدنی کو ایک مرتبہ کی بجائے دو مرتبہ منہا کیا گیا ہے۔

برطانوی ہند کی سالانہ آمدنی یا قومی مقسوم

کی مجموعی مقدار برائے سنہ ۱۹۱۳ء تا سنہ ۱۹۱۴ء

مدات	مجموعی آمدنی بحساب روپیہ
۱۔ زرعی پیدائش	۸,۵۸,۳۹,۹۴,۶۲۶
۲۔ معدنی پیدائش	۱۱,۵۲,۷۶,۰۰۰
۳۔ متفرق پیداوار اور دستکاروں کی آمدنی وغیرہ	۱۵۴,۲۹,۵۸,۷۵۰
۴۔ مویشیوں کی پیداوار	۱۴۵,۱۰,۳۴,۶۳۴
۵۔ مصنوعات	۴۰,۹۵,۳۳,۰۰۰
خام مجموعی آمدنی	۱,۲۱۰,۲۷,۹۷,۰۱۰
مطالبات وطن کی نہائی وغیرہ	۱۲۳,۰۰,۰۰,۰۰۰
خالص سالانہ آمدنی	۱,۰۸۷,۲۷,۹۷,۰۱۰

سنہ ۱۴۳ اگر اس خالص آمدنی کو برطانوی ہند کی مجموعی آبادی یعنی ۲۴۵,۱۸۹,۷۱۶ پر تقسیم کیا جائے تو فی کس سالانہ ۴۴ روپے ۵ آنے ۶ پائی یا ۲ پونڈ ۱۹ شلنگ ۱ پنس حاصل ہوتی ہے۔

سنہ ۱۹۱۱ء کی مردم شماری کے لحاظ سے برطانوی ہند کی آبادی ۲۴۴,۱۸۹,۷۱۶ تھی۔ اس میں دس لاکھ کا اضافہ اس لیے کیا گیا ہے کہ تین سال میں آبادی میں تقریباً اسی قدر اضافہ ہوا ہوگا۔

۴۔ شاہ اور کھمباٹا کا تخمینہ شاہ اور کھمباٹا کا تخمینہ ذیل کی جدول میں مختصر طور پر درج کیا گیا ہے۔[1]

مدات	زمانۂ قبل از جنگ سنہ ۱۹۰۰ء تا سنہ ۱۹۱۴ء	زمانۂ بعد از جنگ سنہ ۱۹۱۴ء تا سنہ ۱۹۲۲ء	کل زمانہ سنہ ۱۹۰۰ء تا سنہ ۱۹۲۲ء	۱۹۲۱ تا سنہ ۱۹۲۲ء
		کرور	روپیہ	
زرعی پیداوار	۱۰۱۴٫۸	۱۶۸۶٫۵	۱۲۵۷٫۱	۲۱۵۵٫۸
منہائی برائے تخم	۲۰	۳۵	۲۵	۵۸
خالص زرعی پیداوار	۹۹۴٫۸	۱۶۵۱٫۵	۱۲۳۲٫۱	۲۰۹۷٫۸
جنگلات کی پیداوار	۱۰	۲۰	۱۴	۲۸
ماہی گیری کی پیداوار	۱٫۲	۲٫۵	۱٫۹	۳٫۲
مصنوعات	۸۰	۱۵۰	۱۰۶	۱۸۶
معدنی دولت	۱۰	۲۱٫۶	۱۴	۲۸٫۷
عمارات وغیرہ	۱۰	۱۶٫۴	۱۲	۲۰٫۳
میزان	۱۱۰۶	۱۸۶۲	۱۳۸۰	۲۳۶۴

اس طرح مختلف سالوں کے لیے فی کس خام آمدنی حسب ذیل ہوتی ہے:۔

سنہ ۱۹۰۰ء تا سنہ ۱۹۱۴ء .... ۳۶ روپے

سنہ ۱۹۱۴ء تا سنہ ۱۹۲۲ء .... ۵۸½ ”

سنہ ۱۹۰۰ء تا سنہ ۱۹۲۲ء .... ۴۴½ ”

سنہ ۱۹۲۱ء تا سنہ ۱۹۲۲ء .... ۷۴ ”

[1] دیکھو شاہ اور کھمباٹا کی تصنیف محولۂ بالا ۱۹۹ تا ۲۰۰۔

قیمتوں کی سطح میں جو تبدیلی ہوئی تھی اس کے اعتبار سے کمی بیشی کی جائے تو زمانۂ قبل از جنگ کے لیے فی کس آمدنی ۳۶ روپے اور زمانۂ جنگ و بعد از جنگ کے لیے ۳۸ روپے ۲ آنے ہوتی ہے۔ مصنف، خام آمدنی سے مطالبات وطن وغیرہ کے سلسلے میں کئی منہائیاں کرتے ہیں۔ اور اس نتیجے پر پہنچتے ہیں کہ اس "نکاسی" کے باعث سنہ ۱۹۲۱ء تا سنہ ۱۹۲۲ء کے لیے فی کس آمدنی میں ۷ روپے کی کمی ہو جاتی ہے اور خام آمدنی ۶۷ روپے تک گھٹ جاتی ہے۔

۵۔ فنڈلے شراس کا تخمینہ

جی فنڈلے شراس نے سنہ ۱۹۲۰ء تا سنہ ۱۹۲۱ء اور سنہ ۱۹۲۱ء تا سنہ ۱۹۲۲ء کے لیے جو تخمینہ قائم کیا ہے[لہ] اس میں، وہ زرعی آمدنی کا اندازہ اول الذکر سال کے لیے، ۴۹۴ و ۱۱۷ لاکھ روپے صہ ۱۲۴ اور موخر الذکر سال کے لیے ۱۴۳ر۰۹۱ لاکھ روپے، اور غیر زرعی آمدنی کا اندازہ ۴۸۲ کرور روپے کرتے ہیں۔ اس بنیاد پر فی کس آمدنی سنہ ۱۹۲۱ء کے لیے ۱۰۷ روپے اور سنہ ۱۹۲۲ء کے لیے ۱۱۶ روپے ہوتی ہے۔ شراس یہ بتلاتا ہے کہ

لہ سنہ ۱۹۲۱ء میں محکمۂ زراعت مدراس کے شعبۂ اعداد و شمار نے ایک اندازہ شائع کیا جس میں یہ بتایا گیا تھا کہ احاطۂ مدراس کی زرعی آمدنی کی مجموعی مقدار ۲۰۹ر۷ کرور روپے تھی۔ احاطۂ مدراس کی زرعی آبادی، مجموعی آبادی کا تقریباً ⅔ حصہ ہے، اور اگر یہ فرض کیا جائے کہ زرعی آبادی کی آمدنی، غیر زرعی آبادی کی آمدنی کے مقابلے میں اتنی ہی ہے جتنی کہ ان دونوں آبادیوں کا تناسب تو غیر زرعی آمدنی کی مجموعی مقدار زرعی آمدنی کا ½ ہوگی۔ اس عمل سے مجموعی آمدنی ۴۲۴ کرور روپے ہو جاتی ہے سنہ ۱۹۲۱ء کی مردم شماری کے مطابق احاطۂ مدراس کی آبادی ۴۲ر۳ ملین تھی۔ اس طرح اوسط آمدنی فی کس تقریباً ۱۰۰ روپے نکلتی ہے سنہ ۱۸۹۹ء اور سنہ ۱۹۲۰ء کے درمیان قیمتوں میں جو اضافہ ہوا اگر اس کا لحاظ کیا جائے تو سنہ ۱۸۹۹ء میں یہ اضافہ ۴۴ روپے کے برابر ہوگا۔ اس طرح آمدنی میں ۲۰ فی صد کا حقیقی اضافہ ظاہر ہوا۔ دیکھو پلے کی کتاب موسوم بہ "

Economic Conditions in India

صہ ۲۴۔

سنہ ۱۹۰۱ء اور سنہ ۱۹۱۱ء کے درمیان جتنی تحقیقاتیں کی گئیں ان میں یہ فرض کیا گیا تھا کہ کاشتکاروں اور غیر کاشتکاروں کی خام آمدنی ان دونوں جماعتوں کے درمیان ان کی تعداد کے تناسب سے تقسیم تھی۔ یہ حساب اسوقت تک کافی طور پر ٹھیک بیٹھا جب تک کہ ملک نے صنعتی حیثیت سے ادنی ترقی کی تھی۔ لیکن گزشتہ چند سالوں میں کافی تغیرات واقع ہوئے۔ اس لیے کچھ رعایت کرنی ضروری تھی تاکہ غیر زرعی آمدنی کی مجموعی مقدار کا اندازہ لگایا جاتا۔ چنانچہ ۵۰، کرور روپے کے اضافے سے یہ کمی بظاہر پوری ہوگئی اور مجموعی مقدار ۸۰۴ کرور روپے ہوگئی۔ شراس کے تخمینے کے بارے میں جو بدیہی اعتراض کئے جاتے ہیں ان میں سے ایک یہ ہے کہ معمولی طریقے کے برخلاف انھوں نے زرعی آمدنی کا حساب لگانے میں تخم کی بابت کوئی منہائی نہیں کی۔ یہ امر بھی قابل ذکر ہے کہ شراس کے تخمینے کے لحاظ سے غیر زرعی آمدنی، زرعی آمدنی کا تقریباً ۴۰ فی صد ہے۔ برخلاف اس کے شاہ اور کھمباٹا نے جو اندازہ لگایا ہے اس کی رو سے یہ تناسب صرف ۱۰ فی صد اور واڈیا و جوشی کے تخمینے کے لحاظ سے تقریباً ۳۰ فی صد ہے۔ اس فرق و تفاوت کا باعث دوسری چیزوں کے منجملہ یہ ہے کہ "خدمات" کے افادوں کا حساب لگانے کے طریق میں فرق ہے۔ شاہ اور کھمباٹا اپنے حساب سے "خدمات" کو خارج کر دیتے ہیں برخلاف اس کے شراس ان کو شامل کرتا ہے۔

اب ان مختلف ذرائع کی تحقیقات کے نتائج کو جن کا اوپر

لہ دیکھو فنڈلے شراس کی کتاب موسوم بہ "مالیات" The Science of Public Finance صفحہ ۱۳۸ تا صفحہ ۱۴۵۔

ذکر کیا گیا گوشوارے کی شکل میں پیش کرنا مناسب ہوگا:-

نشان سلسلہ	نام اندازہ قائم کرنے والوں کا	متعلق سال	فی کس آمدنی
			روپیہ آنہ پائی
۱	دادا بھائی نوروجی	سنہ ۱۸۷۰ء	× - × - ۲۰
۲	بیرنگ باربر	سنہ ۱۸۸۲ء	× - × - ۲۷
۳	ڈگبی	سنہ ۱۸۹۸ء تا ۱۸۹۹ء	× - ۹ - ۱۸
۴	لارڈ کرزن	سنہ ۱۹۰۰ء	× - × - ۳۰
۵	ڈگبی	سنہ ۱۹۰۰ء	۸ - ۴ - ۱۷
۶	اٹکنسن	سنہ ۱۸۷۵ء سنہ ۱۸۹۵ء	× - × - ۲۵ × - × - ۳۴
-	-	سنہ ۱۹۱۱ء	× - × - ۵۰ × - × - ۸۰
۷	واڈیا و جوشی	سنہ ۱۹۱۳ء تا سنہ ۱۹۱۴ء	۶ - ۵ - ۴۴
۸	شاہ و کھمباٹا	سنہ ۱۹۲۱ء تا سنہ ۱۹۲۲ء	× - × - ۶۷
۹	فنڈلے شراس	سنہ ۱۹۲۱ء سنہ ۱۹۲۲ء	× - × - ۱۰۷ × - × - ۱۱۶

سنہ ۱۹۲۳ء تا سنہ ۱۹۳۲ء کے دس سالوں کے تخمینے کے اعداد الگ الگ حسب ذیل ہیں[1]:- ص ۱۴۵

سال	فی کس آمدنی بحساب روپیہ
سنہ ۱۹۲۳ء تا سنہ ۱۹۲۴ء	۱۱۷
سنہ ۱۹۲۴ء تا سنہ ۱۹۲۵ء	۱۲۶
سنہ ۱۹۲۵ء تا سنہ ۱۹۲۶ء	۱۱۴
سنہ ۱۹۲۶ء تا سنہ ۱۹۲۷ء	۱۰۸
سنہ ۱۹۲۷ء تا سنہ ۱۹۲۸ء	۱۰۸
سنہ ۱۹۲۸ء تا سنہ ۱۹۲۹ء	۱۰۶
سنہ ۱۹۲۹ء تا سنہ ۱۹۳۰ء	۱۰۹
سنہ ۱۹۳۰ء تا سنہ ۱۹۳۱ء	۸۴
سنہ ۱۹۳۱ء تا سنہ ۱۹۳۲ء	۶۳
سنہ ۱۹۳۲ء تا سنہ ۱۹۳۳ء	۵۸

[1] جی فنڈلے شراس کی کتاب موسومہ The Science of Public Finance تیسرا ایڈیشن صفحہ ۱۵۸

سرایم، وس ویسوریا اپنی کتاب موسوم بہ (Planned Economy for India ص۲۷ میں یہ خیال ظاہر کرتے ہیں کہ برطانوی ہند کے لیے اوسط آمدنی معمولی سال میں ۸۲ روپے فی کس مانی جاسکتی ہے۔ حالیہ کساد بازاری کے زمانے میں اوسط آمدنی کو معمولی اوسط کا ⅔ یا ۵۵ روپے فی کس ماننا مناسب ہوگا۔

۶۔ تشریح اور موازنے کی مشکلات

ان نتائج کا موازنہ کرنے میں قاری کو بہت سی باتوں میں احتیاط ملحوظ رکھنی چاہئے۔ پہلی بات یہ کہ ان نتائج کا تعلق مختلف تاریخوں سے ہے۔ چنانچہ دو مختلف تاریخوں میں لوگوں کی معاشی حالت کی تقابلی تحلیل کرنے سے قبل یہ ضروری ہے کہ ان دو تاریخوں میں قیمتوں کا فرق واختلاف معلوم کیا جائے۔ مثلاً اگر قیمتوں کا اضافہ ۸۰ فی صد فرض کیا جائے تو سنہ ۱۹۱۳-۱۴ کے ۴۵ روپے سنہ ۱۹۲۱-۲۲ کے ۸۱ روپے کے برابر ہوں گے۔ ایک اور واقعہ یاد رکھنے کے قابل یہ ہے کہ حساب کرنے میں جس رقبے کا لحاظ کیا گیا ہے وہ بہر صورت مقررہ نہیں ہے۔ مثلاً شاہ اور کھمباٹا اپنے حساب میں برطانوی ہند ہی کو نہیں بلکہ دیسی ریاستوں کو بھی شامل کرتے ہیں۔ اس لحاظ سے اگر ان کے تخمینے کا موازنہ کسی دوسرے کے اندازے سے کرنا ہو جو صرف برطانوی ہند کے متعلق ہو تو ہمیں یہ فرض کرتے ہوئے کہ برطانوی ہند بحیثیت مجموعی دیسی ریاستوں کے مقابلے میں کسی قدر زیادہ دولتمند اور معاشی حیثیت سے زیادہ ترقی یافتہ ہے، شاہ اور کھمباٹا کے نکالے ہوئے فی کس عدد میں کسی قدر اضافہ کرنا پڑے گا۔ علاوہ ازیں ہمیں ان طریقوں کے اختلاف کا بھی لحاظ کرنا ضروری ہے جو تحقیقات میں استعمال کئے گئے۔ چنانچہ ہم یہ بیان کر چکے ہیں کہ شراس کسی قسم کی منہائیاں نہیں کرتا، برخلاف اس کے دوسرے تخمینوں میں کم و بیش منہائیاں کی گئی ہیں۔ اس کے علاوہ ہمیں یہ یاد رکھنا چاہئے کہ قومی مقسوم کے عناصر ترکیبی کے بارے میں

اختلاف رائے ہونے کی وجہ سے قومی آمدنی کے اندازوں میں فرق ہو جاتا ہے۔ جیسا کہ اوپر بیان ہو چکا ہے، شیراس کے مرتبہ تخمینے میں پیشہ ور جماعتوں کی آمدنیاں شامل ہیں۱؎ برخلاف اس کے بعض دوسرے تخمینوں میں ان کو ارادۃً خارج کر دیا گیا ہے۔ دو مختلف زمانوں کے متعلق جو تحقیقات کی گئی ہو ان کے نتائج کا صحیح طریقے پر موازنہ کرنے کی غرض سے یہ ضروری ہے کہ حقیقی اعداد جس طرح دیے گئے ہیں اسی طرح نہ لیے جائیں بلکہ اختیار کردہ طریقے یکساں ہونے کی صورت میں اعداد جس طرح ہوتے اس طرح لیے جائیں۔ ایک اور قابل ذکر امر یہ ہے کہ بعد کے زمانے کے تخمینے بہت زیادہ باقاعدہ اور احتیاط کے ساتھ مرتب کیے گئے ہیں؛ اور جیسا کہ شیراس نے بتلایا ہے خود اسی کے زیادہ دقیق طریقے کے مقابلے میں قدیم طریقوں کو استعمال کیا جاتا تو اس کے مرتبہ تخمینوں میں زرعی پیداوار کی آمدنی اور غیر زرعی آمدنی کافی کم ہو جاتی۔ صفحہ ۱۴۹

''فی کس آمدنی'' سے معاشی بہبود اور خوش حالی کے بارے میں نتائج اخذ کرنے میں بھی احتیاط درکار ہے۔ یہاں نہ صرف فی کس اوسط آمدنی کا بلکہ قومی آمدنی کی ترکیب کا لحاظ بھی اہم و ضروری ہے۔ مثلاً ہندوستان کی حد تک یہ تحقیق کرنا خاص طور پر ضروری ہوگا کہ اس کی قومی آمدنی کا کتنا حصہ قابل خورد و نوش اشیا کی شکل میں ہے۔ اس لیے کہ اگر یہ معلوم ہو کہ ایسی اشیا کی رسد جو زندگی کے لیے قطعی طور پر ضروری ہیں ناکافی ہے تو قومی آمدنی کی دوسری شکلوں کے اضافے کے بارے میں یہ نہیں خیال کیا جا سکتا کہ وہ قابل خورد و نوش اشیا کے برابر اہمیت کا درجہ رکھتی ہیں۔ علاوہ ازیں اگر حساب میں ''خدمات'' کو شامل کر لیا گیا تو اس نیم سیاسی سوال کو نظر انداز نہیں کیا جا سکتا کہ

۱؎ فنڈلے شیراس اپنے اصل تخمینے میں ''خدمات'' کو واضح طور پر شامل نہیں کرتا، لیکن غیر زرعی آمدنی کے متعلق اپنے اعداد کی تنقیح ایک ایسے گوشوارے سے کرتا ہے جس میں خدمات کی آمدنی شامل ہے

آیا ہندوستان میں بعض خدمات کے معاوضے ضرورت سے زیادہ ہیں یا نہیں۔

آخر میں ایک عام انتباہ ضروری ہے اور وہ یہ کہ کسی خاص تحقیق کے نتیجے کا لحاظ کرنے میں ہمیں اس کی غرض و غایت کا بھی لحاظ کرنا چاہئے۔ جن تحقیقاتوں کا اوپر حوالہ دیا گیا ہے ان میں سے اکثر سیاسی اختلافات کے جذبے سے متاثر ہیں۔ اکثر ایسا ہوتا رہتا ہے کہ اس نوع کے عامیانہ اعتراضات کسی تحقیق کے راستے میں حائل ہوجاتے ہیں کہ فلاں مخصوص اندازہ قصداً کم کرکے دکھایا گیا ہے یا زیادہ کرکے دکھایا گیا ہے (جیسی صورت ہو۔ اگر ان اعتراضات کو صحیح اور حقیقی سمجھ کر مان لیا گیا ہو تو انھی کی روشنی میں آخری نتائج کی تشریح کرنی چاہئے یعنی اگر کوئی خاص تخمینہ مرتب کرنے والا یہ اعلان کرے کہ اس کا تخمینہ صحیح حساب سے زیادہ ہے تو ہمیں عدد کو گھٹانا چاہئے؛ اور اگر برخلاف اس کے ہمیں یہ اطمینان دلایا جائے کہ قصداً کمی کے ساتھ مرتب کئے ہوئے تخمینے سے بحث کی جارہی ہے تو ہم کو چاہئے کہ اس عدد میں مناسب اضافہ کرلیں۔ لیکن عجیب بات یہ ہے کہ ایسے اندازے جن کے متعلق یہ دعویٰ کیا جاتا ہے کہ وہ حقیقت سے کم ہیں دراصل ان اندازوں سے زیادہ ثابت ہوتے ہیں جن کے متعلق یہ دعویٰ کیا جاتا ہے کہ وہ حقیقت سے زیادہ ہیں ۔ اس کی وجہ یہ ہے کہ معترضین کو خاموش کرنے کی خاطر جہاں اعداد میں کچھ کمی کردی جاتی ہے تو دوسری طرف بعض امور میں اتنا مبالغہ کردیا جاتا ہے کہ نتیجۃً اندازے کے اعداد میں کافی بیشی ہوجاتی ہے۔

مختلف محققوں نے جو نتائج حاصل کیے ان میں اختلاف ہونے کے باوجود ایک واقعہ صاف طور پر ثابت ہوتا ہے اور وہ یہ ہے کہ ہندوستان انتہائی مفلس ملک ہے۔ حیات کے لیے جو شے سب سے زیادہ ضروری ہے یعنی غذا اس کی حد تک بھی اس ملک کے

لوگوں کی بہت بڑی تعداد یہ استطاعت نہیں رکھتی کہ اس کی اتنی مقدار خرید سکے جو جسمانی ضرورتوں کو پورا کرنے کے لیے درکار ہے۔ اس بیان کی صحت پر اس غیر قطعی شہادت کا کوئی اثر نہیں پڑتا جس کی طرف ص۱۴۷
ہم نے اس مسئلے کی بحث کے سلسلے میں اشارہ کیا تھا کہ آیا ملک کی غذا کی رسد میں آبادی کے اضافے کے تناسب سے اضافہ ہو رہا ہے یا نہیں[1]۔ خواہ غذا کی مجموعی رسد کافی ہو یا نہ ہو یا ناکافی ہونے کی صورت میں خواہ یہ قلت بڑھ رہی ہو یا گھٹ رہی ہو، یہ ایک ناقابل تردید اور تکلیف دہ حقیقت ہے کہ باشندوں کی بہت بڑی تعداد نیم فاقے کی حالت میں گزر کر رہی ہے[2]۔

لیکن انتہائی افلاس کی تصویر کھینچنے میں وہ لوگ مبالغے سے کام لیتے ہیں جو یہ کہتے ہیں کہ فی کس آمدنی گویا متوسط خاندان کی آمدنی ہے۔ اس کے برعکس اگر ہم یہ ذہن نشین نہ رکھیں کہ قومی آمدنی کی تقسیم بہت ہی غیر مساوی ہے تو یہ غلطی ہو سکتی ہے کہ عوام کی حالت حقیقت میں جیسی ہے اس سے بہتر تصور کرنے لگیں۔ بعض لوگوں کو اوسط آمدنی سے زیادہ اور بعض کو کم ملتا ہے۔ مثلاً عملی پیشوں اور بڑے زمینداروں کو کسانوں یا صنعتی مزدوروں کے مقابلے میں زیادہ آمدنی ہوتی ہے۔ چھوٹے چھوٹے تاجروں اور دکانداروں کی آمدنی اوسط درجے کی ہوتی ہے۔ شاہ اور کھمباٹا حسب ذیل اعداد یہ ثابت کرنے کے لیے پیش کرتے ہیں کہ ہندوستان کی قومی آمدنی کی تقسیم غیر مساوی ہے[3]۔

1۔ دیکھو جلد اول باب ۳ فصل ۳۱۔

2۔ سی، این، وکیل اور ایس کے مورنجن اس خیال کی تائید کرتے ہیں کہ یہی نہیں کہ غذا کی رسد ناکافی ہے بلکہ قلت روز افزوں ہے۔ دیکھو ان کی کتاب موسوم بہ "ہندوستان میں کرنسی اور قیمتیں" صفحہ ۲۶۳۔

3۔ دیکھو ان کی تصنیف محولۂ بالا ص ۳۰۷۔

"(۱) ۶ ہزار افراد جن کی اوسط آمدنی فی کس ایک لاکھ روپے سالانہ ہے، ۶۰ کروڑ روپے ہضم کر جاتے ہیں اور ۳۰ ہزار اشخاص کی کفالت کرتے ہیں۔

(۲) انکم ٹیکس ادا کرنے والے دو لاکھ ۳۰ ہزار اشخاص جن کی اوسط آمدنی (؟) روپے ہے، ۱۱ لاکھ ۵۰ ہزار اشخاص کی کفالت کرتے ہیں۔

(۳) دو لاکھ ۶۰ ہزار اشخاص انکم ٹیکس سے بچے ہوئے یا مستثنیٰ ہیں، لیکن ان کی آمدنی اتنی ہے جس پر ٹیکس عائد ہو سکتا ہے۔ چنانچہ فی کس اوسط آمدنی ۵ ہزار سالانہ اور مجموعی آمدنی ایک ارب ۳۵ کروڑ روپے ہے، اور یہ ۱۴ لاکھ ۵۰ ہزار اشخاص کے کفیل ہیں۔

(۴) ۲۵ لاکھ اشخاص کی اوسط آمدنی ایک ہزار روپے سالانہ اور مجموعی آمدنی ۲ ارب ۵۰ کروڑ روپے ہے، اور یہ ایک کروڑ ۲۵ لاکھ اشخاص کے کفیل ہیں۔

(۵) ۳ کروڑ ۵۰ لاکھ اشخاص کی اوسط آمدنی ۲۰۰ روپے سالانہ اور مجموعی آمدنی ۷۰ کروڑ روپے ہے اور ان کی زیر کفالت ۱۰ کروڑ افراد ہیں۔

باقی اشخاص کی اوسط آمدنی ۵۰ روپے فی کس سالانہ اور مجموعی آمدنی ۸ ارب ۲۵ کروڑ روپے ہے۔"

اس حساب کا نتیجہ یہ ہے کہ ملک کی دولت سے زائد از یک ثلث حصے سے آبادی کا ۱ فی صد جزو فائدہ اٹھاتا ہے یا اگر متعلقین کو شامل کر لیا جائے تو زیادہ سے زیادہ ۵ فی صد جزو متمتع ہوتا ہے، ایک تہائی آبادی ملک میں پیدا شدہ سالانہ دولت کے ایک ثلث سے کچھ زائد کو صرف کرتی ہے؛ اور برطانوی ہند کی ۶۰ فی صد آبادی ملک میں پیدا شدہ مجموعی دولت کے تقریباً ۲۰ فی صد سے استفادہ کرتی ہے۔ صد ۱۲۸

یہ امر بھی ذہن نشین رکھنا ضروری ہے کہ فی کس آمدنی کی مقدار مختلف صوبوں میں مختلف ہے[1]۔ ان صوبوں میں جہاں تجارتی پیداوار بوئی جاتی ہے اور جن میں صنعتی جدوجہد مقابلۃً زیادہ ہے مثلاً بمبئی، سندھ، پنجاب، آسام، صوبۂ متوسط و برار وہاں فی کس آمدنی یقیناً زیادہ ہوگی۔ اس کے برخلاف بہار، اڑلیسہ، صوبۂ متحدہ، اور مدراس میں دولت اور آمدنی کم ہے۔

۷۔ دنیا کے ملکوں کا باہمی مقابلہ وموازنہ

محض فی کس آمدنی کی بنا پر بین قومی مقابلہ وموازنہ صحیح نہیں ہوسکتا۔ سر رابرٹ گفن نے اس امر کی طرف متوجہ کرایا کہ ضروری مستثنیات و شرائط کے بغیر اس قسم کا موازنہ کرنا اور یہ فرض کرنا کہ ”مختلف ملکوں میں جو اعداد ایک ہی نام سے موسوم ہیں وہ یکساں قدر وقیمت رکھتے ہیں“ غلطی ہے۔ ایک ملک کے باشندوں کے مقابلے میں دوسرے ملک کے باشندوں کی معاشی خوش حالی کا حال فی کس آمدنی کے اعداد سے صحیح طور پر اس وقت تک نہیں معلوم ہوسکتا جب تک کہ معیار زندگی، عادات اور رسم و رواج کے اختلافات جیسے عاملین کا لحاظ نہ کیا جائے۔ جیسا کہ سر جوشیا اسٹامپ بتلاتے ہیں، ”جن ملکوں کا مقابلہ وموازنہ کرنا ہو ان میں یکساں اشیا پر یکساں طریق پر نظر ڈالنا ضروری ہے اور ان کی اضافی قدر وقیمت کو جانچنے کا پیمانہ یکساں ہونا چاہیئے۔ اس اعتبار سے ملکوں میں جس حد تک اختلاف ہوگا اس حد تک موازنہ غیر صحیح ہوگا[2]“۔ مثلاً ہندوستان اور انگلستان جیسے

---

[1] دیکھو وکیل و مورنجن کی کتاب حوالۂ بالا صفحہ ۳۵۶ تا صفحہ ۳۵۷۔

[2] یہ بہت ہی مشتبہ امر ہے کہ آیا دو ملکوں کے اعداد کا موازنہ کرنا قابل اعتماد ہوسکتا ہے یا نہیں۔ مکان، لباس، اور غذا کا موازنہ ہی نہیں کیا جاسکتا۔ آمدنی کے اس جزو کی اہمیت جو اجرت نہ ہو ہر ملک میں مختلف ہوتی ہے، اور ایک ملک میں ایسی اکثر اشیا کا خریدنا ضروری

دو ملکوں میں جو ایک دوسرے سے دور واقع ہیں فی کس آمدنی کے اعداد یکساں ہوں تو بھی ان کی اہمیت و وقعت بدیہی طور پر بالکل مختلف ہوگی، اس لیے کہ ان کی قدر و قیمت کے موازنہ کرنے کا پیمانہ مختلف ہے، نہ صرف اس اعتبار سے کہ مذاق مختلف ہیں، بلکہ اس وجہ سے بھی کہ طبعی حالات ضرورتوں کے مختلف معیار عائد کرتے ہیں۔ اگر وسیع نظر ڈالی جائے تو ہندوستان کی آب و ہوا گرم ہونے کے باعث یہاں غذا، لباس، ایندھن اور مکان پر انگلستان کے مقابلے میں کمتر مصارف عائد ہوتے ہیں۔ ان عاملین کے لیے ہر قسم کی رعایت ملحوظ رکھنے کے باوجود مندرجۂ ذیل اعداد سے[1] کافی شہادت ۱۲۹ص
ملتی ہے اور یہ معلوم ہوتا ہے کہ ہندوستان اور بعض دوسرے ملکوں کے درمیان معاشی خوش حالی کی حد تک کس قدر فرق ہے[2]۔

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ:۔ ہوتا ہے جو دوسرے ملک میں غیر ضروری ہوتی ہیں یا دوسرے ملک کے اندر تیار ہوتی، پیدا کی جاتی یا مفت دستیاب ہوتی ہیں۔ ہمیں مختلف ملکوں کے صنعتی طبقوں مثلاً ان مزدوروں کا موازنہ نہ کرنا چاہیے جو تعمیر، انجینیری اور طباعت میں کام کر رہے ہوں اس لیے کہ کام کے طریقے اور حالات و شرائط مختلف ہوتے ہیں۔ اگر موازنہ کرنا ہو تو اس قسم کے اختلافات کے ممکنہ نتائج کے بارے میں بہت وسیع رعایت ملحوظ رکھنی چاہیے۔

[1] دیکھو فنڈلے شر، اس کی کتاب موسوم بہ

(Poverty and Kindred Problems in India Economic)

تیسرا ایڈیشن صفحہ ۴۴ تا صفحہ ۴۵۔

[2] سائمن کمیشن یہ خیال ظاہر کرتا ہے کہ اگر انتہائی رجائیت سے کام لے کر شراس کے تخمینے کے مطابق ہندوستان کی حد تک ۱۹۲۰ء تا ۱۹۲۱ء کے لیے ۱۰۷ روپے فی کس اور ۱۹۲۱ء تا ۱۹۲۲ء کے لیے ۱۱۶ روپے فی کس آمدنی مان لی جائے تو اس کا نتیجہ یہ ہوگا کہ ۱۹۲۲ء کے لیے ہندوستان کی اوسط آمدنی فی کس اس وقت کے مروجہ شرح مبادلہ کے حساب سے ۸ پونڈ سے بھی کم ہوگی، اس کے مقابلے میں انگلستان کے لیے یہ عدد ۹۵ ہوگا۔ "تکمیل طلب ضرورتوں کی

ملک	سال	فی کس آمدنی بحساب پونڈ	ملک	سال	فی کس آمدنی بحساب پونڈ
برطانوی ہند	۱۹۳۱	۵	جرمنی	۱۹۲۵	۳۹
سلطنت متحدہ	۱۹۳۱	۷۶	اٹلی	۱۹۲۷	۲۴
آسٹریلیا	۱۹۲۴	۹۸	مصر	۱۹۲۸	۲۱
ریاستہائے متحدہ امریکا	۱۹۳۲	۸۹	جاپان	۱۹۲۵	۱۴
فرانس	۱۹۲۸	۴۱	بلغاریہ	۱۹۳۲	۹
چیکوسلواکیا	۱۹۲۵	۳۵	روس	۱۹۲۵	۱۰
ڈنمارک	۱۹۲۷	۵۵	×	×	×

بقیہ حاشیہ گزشتہ :- وسعت کے اختلاف کا لحاظ کرنے کے بعد بھی یہ تضاد عجیب وغریب معلوم ہوگا"۔ دیکھو سائمن کمیشن رپورٹ جلد اول فقرہ ۳۴۷۔ بنک کاری کی مرکزی تحقیقاتی کمیٹی یہ بتلاتی ہے کہ اگر زراعتی آبادی کی آمدنی کا تخمینہ الگ کیا جائے تو بہت کم ہوگا۔ بموجب داری کمپنیوں کی رپورٹوں اور دوسری قسم کی شایع شدہ اعدادی معلومات سے پتا چلتا ہے کہ ۱۹۲۸ء کی قیمتوں کی سطحوں کی بنیاد پر سالانہ زرعی پیداوار کی مجموعی خام مالیت تقریباً ۱۲ ارب روپے ہے اس بنیاد پر نیز بعض ذیلی پیشوں کی ممکنہ آمدنی کا لحاظ کرنے کے بعد کا اندازہ زرعی آمدنی کا ۲۰ فی صد کیا گیا ہے اور ۱۹۲۸ء کے بعد کے دہے میں آبادی کے گھٹاؤ اور قیمتوں کے بڑھاؤ کو نظر انداز کر کے برطانوی ہند میں کسان کی اوسط آمدنی ۴۲ روپے یا تقریباً ۳ پونڈ سالانہ سے زائد نہیں ہوتی"۔ دیکھو بنک کاری کی مرکزی تحقیقاتی کمیٹی کی رپورٹ صفحہ ۳۰۔

ظاہر ہے کہ مذکورۂ بالا اکثر ملکوں کی حالت ہندوستان سے بدرجہا بہتر ہے، اگر ہم زیادہ ترقی یافتہ ملکوں کو چھوڑ دیں اور بلغاریہ جیسے مشرقی یورپ کے پسماندہ ملکوں سے یا سوویٹ روس سے موازنہ کریں جو انقلاب کے تکلیف دہ دور میں سے گزر رہا ہے تب بھی وہی نتیجہ برآمد ہوتا ہے۔

۴۔ مفصل تحقیقات

فی کس قومی آمدنی کے حسابات کے علاوہ مختلف دیہات اور علاقوں کی مفصل تحقیقات مختلف محققین مثلاً ڈاکٹر مان نے بمبئی میں اور ڈاکٹر سلیٹر نے مدراس میں کی۔ (صفحہ ۱۵۰) ڈاکٹر مان نے ۱۹۱۷ء میں پیپلا سوداگر نامی موضع کے بارے میں یہ اندازہ قائم کیا کہ ایک متوسط درجے کے اچھے سال میں فی خاندان ۲۱۸ روپے اور فی کس ۴۳ روپے ۳ آنے آمدنی ہوئی۔

ایک خاندان کے مصارف جو ۵ اشخاص پر مشتمل ہو بلوطہ داروں اور قرضوں کے سود کے مطالبات کی ادائی کے بعد ۲۰۰ روپے ۸ آنے ہوئے۔ ڈاکٹر مان نے اس عدد میں ۱۱ روپے کا اضافہ اس خیال سے کیا ہے کہ معیاری خاندان کے مقابلے میں جس کے لیے حساب نکالا گیا تھا اس موضع میں بالغوں کا تناسب زیادہ تھا۔ اس طرح ۱۰۳ خاندانوں کے لیے جن کا باضابطہ اندراج موجود تھا ۴۲ روپے ۱۴ آنے فی کس کا اوسط نکلتا ہے۔ اگر بلوطے کو شامل کر لیا جائے تو کسانوں کے خاندانوں میں (۱۰۳ میں سے ۱۷ میں) مجموعی مصارف فی کس ۴۴ روپے ہوں گے۔ اگر یہ مان لیا جائے کہ معمولی سال ہے اور قرضوں کی مد کی ادائی کو نظر انداز کر دیا جائے تو معلوم ہوتا ہے کہ کسانوں کے خاندان ۴۴ روپے فی کس آمدنی سے اپنا خرچ چلا لیتے ہیں۔ لیکن واقعہ یہ ہے کہ قرض کی موجودگی، صورت حال کو بدل دیتی ہے۔ چنانچہ ڈاکٹر مان اس نتیجے پر پہنچتے ہیں کہ "۱۰۳ خاندانوں کے منجملہ جن کی تحقیقات کی گئی صرف ۳۶ خاندان یا کچھ کم ۳۵ فی صد ایسے ہیں

جو اپنا خرچ اس معیار کے لحاظ سے چلا لیتے ہیں جس کو وہ خود مقرر کرتے ہیں۔ باقی خاندان اس معیار سے نیچے زندگی بسر کرتے ہیں؛ اور یہ نتیجہ جو بہت واضح ہے، نہایت ہی خراب صورت حال کو ظاہر کرتا ہے۔" ڈاکٹر مان نے ایک اور دکنی موضع جاتے گاؤں بدرک نامی کے بارے میں تحقیق کی اور اسی طرح کے نتیجے پر پہنچے۔ میجر جیاک نے بنگال کے ضلع فرید پور کے معاشی حالات کی جو تحقیق سنہ ۱۹۱۰ء تا سنہ ۱۹۱۴ء میں کی اس سے حسب ذیل نتائج برآمد ہوئے:-

زندگی کا معیار	اشخاص	آمدنی فی کس (بحساب روپیہ)
راحت و آرام کے ساتھ کم راحت و آرام کے ساتھ تنگدستی سے کچھ بہتر حالت میں " کی حالت میں	۹۵۱/۲۰۵ ۵۲۲۸۰۳ ۳۱۹۳۱۵ ۹۵۸۶۰	۹۵ ۴۳ ۳۲ ۲۹
میزان	۱۸۶۱۱۰۳	(اوسط آمدنی) ۵۲

حال میں کئی اور مفصل تحقیقاتیں کی گئی ہیں۔ چنانچہ مجلس معاشی تحقیق (Board of Economic Enquiry) پنجاب کی دیہی و شہری شاخوں نے کئی تحقیقاتیں کیں۔ ہندوستانی مرکزی کپاس کمیٹی نے کپاس کی کاشت اور فروخت اور کسانوں کی مالی امداد کے بارے میں جو مفصل[1] تفصیلی تحقیقاتیں ہندوستانی معاشی تحقیقاتی کمیٹی کی تجویز کردہ تحقیقاتوں کی طرح کیں وہ نہایت اہم معلومات بہم پہنچاتی ہیں۔ یہ سب تحقیقاتیں عام طور پر ان سلہ ۱

[1] - دیکھو ایک عام رپورٹ موسوم بہ

نتائج کی توثیق کرتی ہیں جو لوگوں کی معاشی حالت کے بارے میں اوپر بیان ہو چکے ہیں۔

۹۔ کیا ہندوستانیوں کا افلاس دور ہو رہا ہے؟

اس بات کو ایک حقیقت مانتے ہوئے کہ ہندوستان میں افلاس بہت ہی خطرناک صورت میں موجود ہے، اس سوال کے جواب کہ آیا افلاس بڑھ رہا ہے یا گھٹ رہا ہے یا ایک حالت پر قائم ہے مختلف دیے گئے ہیں۔ واڈیا اور جوشی یہ خیال ظاہر کرتے ہیں کہ ۱۸۹۵ء تا ۱۹۱۴ء کی بیس سالہ مدت میں باشندوں کی حالت میں کوئی تغیر نہیں ہوا۔ لیکن اس سے بھی زیادہ عام خیال یہ ہے کہ لوگوں کی حالت میں درحقیقت اصلاح و ترقی ہوئی گو کہ اس کی رفتار بہت ہی سست رہی، اور یہ ترقی بحیثیت مجموعی برقرار رہی۔ یہ سچ ہے کہ لوگ زیادہ سے زیادہ غیر مطمئن ہوتے جا رہے ہیں۔ لیکن جیسا کہ یورپ کے تجربے سے معلوم ہوتا ہے، یہ عوام کی معاشی حیثیت و حالت کی اصلاح و ترقی کی عین علامت ہے۔ دولت بڑھتے ہی عام طور پر افلاس کا احساس بھی بڑھ جاتا ہے۔ ہو سکتا ہے کہ انتہائی افلاس اس قدر بہیمیت پیدا کر دے کہ افلاس کا احساس ہی باقی نہ رکھے۔ لیکن ادھر افلاس سے کچھ نجات ملی کہ اس سے اور زیادہ چھٹکارا حاصل کرنے کی سوجھتی ہے۔ جدید معاشی ترقیوں کی بدولت انسانی احتیاجوں اور ان کو پورا کرنے کے وسائل میں گوناگوں اضافہ ہو گیا ہے۔ حتیٰ کہ افلاس سے اب مراد "چند ابتدائی ضرورتوں کو پورا

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ:- (General Report on Eight Investi)

(gations iuto Finance and Marketing of Cultivators' Cotton,)

شائع شدہ ۱۹۲۸ء۔

کرنے کی عدم قابلیت" نہیں ہے بلکہ اس سے مطلب "ہر دور کی نئی معلومہ اشیا سے استفادہ کرنے کی عدم قابلیت" ہے۔ گو مغربی ممالک میں عوام کو پچاس سال قبل کے مقابلے میں بہتر لباس، بہتر غذا اور بہتر مکان میسر ہیں، پھر بھی وہ آج کل پہلے سے زیادہ غیر مطمئن اور غیر قانع ہیں۔ بعض مبصرین کا خیال ہے کہ ہندوستان کے باشندوں کے تخیل میں بھی اسی قسم کی تبدیلی رونما ہوئی ہے، اور یہ اسباب کا نتیجہ ہے کہ ان کی معاشی حالت میں قطعی طور پر اصلاح و ترقی ہوئی ہے۔ لوگ پہلے کے مقابلے میں موجودہ زمانے میں قحطوں کا مقابلہ کرنے کی زیادہ صلاحیت رکھتے ہیں۔ قومی آمدنی کے بارے میں ہم نے جو مختلف اندازے اوپر پیش کئے وہ اپنے نقائص کے باوجود بحیثیت مجموعی کامیابی کے ساتھ یہ بات ذہن نشین کر دیتے ہیں کہ معاشی حالت میں تدریجی اصلاح و ترقی ہوئی ہے۔ اس خیال کو زرعی و صنعتی مزدوروں کے روز افزوں جذبۂ آزادی جیسے میلانات سے تقویت پہنچتی ہے۔ علاوہ ازیں بحیثیت مجموعی یہ نتیجہ اخذ کرنے کے معقول وجوہ ہیں کہ کپڑے اور غذا کا فی کس صرف بتدریج بڑھ رہا ہے۔ حکومت کا یہ خیال ہے کہ اصلاح و ترقی یقینی ہوئی ہے، اور جو دلائل اس کی تائید میں عام طور پر پیش کئے جاتے ہیں ان کی ایک اچھی مثال ذیل کے اقتباس سے ملتی ہے:۔ "جس حد تک معمولی معیاروں کا اطلاق کیا جا سکتا ہے اس حد تک اوسط ہندوستانی زمیندار، تاجر، رعیت یا دستکار کی حالت پچاس سال قبل کے مقابلے میں اب بدرجہا بہتر ہے۔ وہ نمک، شکر، تمباکو اور دیگر آمدہ اشیائے تعیش و آرام ایک نسل پیشتر کے مقابلے میں اب زیادہ مقدار میں استعمال کرنے لگا ہے۔ گھر گھر تحقیقات کرنے سے پایا گیا کہ اوسط درجے کا دہقان اپنے باپ کے مقابلے میں زیادہ غذا کھاتا ہے اور بہتر مکان میں رہتا ہے۔ گھر میں پچھلے زمانے کے بھدے مٹی کے برتنوں کی جگہ اب بڑی حد تک پیتل اور دوسری ۱۵۲ حد

دھاتوں کے ظروف لے لی ہے اور اس کے خاندان کو پہلے کے مقابلے میں اب زیادہ کپڑے میسر ہیں[1]۔" اس خاکے کی سچائی کو بعض غیر سرکاری مبصرین معرض بحث میں لاتے ہیں" اور اس کی بعض تفصیلات کو خاص طور پر شبہے کی نظروں سے دیکھا گیا ہے۔ مثلاً اس بیان کو عام طور پر تسلیم ہی نہیں کیا جاتا کہ اوسط درجے کا دہقان زیادہ غذا کھاتا ہے متوسط درجے کا کسان اپنی خفیف سی زیادہ آمدنی کو پہلے کے مقابلے میں زیادہ اشیا خریدنے پر صرف کرتا ہے، لیکن وہ اس قابل نہیں ہوا ہے کہ اپنی غذا کے معیار کو بلند کرے۔ حقیقت تو یہ ہے کہ یہ خیال کرنے کے معقول وجوہ ہیں کہ دیہات میں خاص کر ان دیہات میں جو شہروں کے نواح میں ہیں متوسط درجے کے دہقان کی غذا گھٹیا ہو گئی ہے اور پہلے کے مقابلے میں اس کو خراب اور کم غذا ملتی ہے۔ دودھ کی ذیلی پیداواروں کا اوسط صرف جو زیادہ تر ساگ پات کھانے والوں کی غذا میں اہم حیثیت رکھتا ہے، نمایاں طور پر گھٹ گیا ہے۔ اس کے بدل کے طور پر بظاہر کسی ایسی شے کا اضافہ بھی نہیں ہوا ہے جس کے متعلق یہ خیال کیا جاسکے کہ وہ غذا کی حیثیت سے مساوی اہمیت رکھتی ہے، اگرچہ اس بات کو مان لیا جاسکتا ہے کہ لوگوں کی غذا میں نقل و حمل اور وسائل آمد و رفت کی اصلاح و ترقی کی بدولت بہت تنوع پیدا ہو گیا ہے۔ جو شہادت دستیاب ہوتی ہے اس کی نوعیت غیر اطمینان بخش ہونے کی وجہ سے ممکن ہے کہ اکثر لوگ اس مسئلے کے بارے میں کہ آیا قومی آمدنی بڑھ رہی ہے یا نہیں نیز اس سے بالکل ہی مختلف مسئلے کے بارے میں کہ آیا

---

[1] دیکھو (Results of Indian Administration in the Past Fifty Years.

شائع شدہ ۱۹۰۹ء صفحہ ۲۶ جس کی عبارت کو ایل، سی، اے، نادلس نے اپنی کتاب موسوم بہ "برطانوی سلطنت ماوراالبحر کی معاشی ترقی" از ۱۷۶۳ء تا ۱۹۱۴ء جلد اول صفحہ ۲۷۵ پر نقل کیا ہے۔

دولت سے قطع نظر کرتے ہوئے خوشحالی میں اضافہ ہو رہا ہے یا نہیں، اپنا فیصلہ ملتوی رکھنے کی تکلیف برداشت کرنے کو ترجیح دیں۔ لیکن یہ مان لینے کے باوجود کہ ملک کی دولت میں کچھ اضافہ ہوا ہے اس کا مقابلہ اس حیرت انگیز ترقی سے نہیں کیا جاسکتا جو انگلستان جیسے مغربی ممالک نے کچھ سال ادھر کی ہے۔ چنانچہ اس ترقی کی جھلک ناداروں کی کمی، شرح اموات کی کمی، مفلسوں کے امراض کی کمی، اجرت کی زیادتی، کام کے گھنٹوں کی کمی، تعلیم کی اشاعت اور اصلاح و ترقی، تفریح و تفنن کے وسائل کی کثرت، اور بہتر انتظام سکونت و حفظ صحت وغیرہ میں نظر آتی ہے۔ اس میں شک نہیں کہ مغرب میں دولت کی تقسیم میں عظیم عدم مساوات ہے، لیکن یہ بالکل یقینی ہے کہ معاشی خوشحالی میں عام طور پر اضافہ ہوا ہے۔ زندگی کی ضروریوں اور آرام کی اشیا کی کثرت، وارزانی اور اس کے ساتھ آمدنیوں کے عام اضافے کی بدولت عوام کو ایسی اکثر اشیا اور آسائش کے ذرائع پر دسترس حاصل ہو گئی ہے۔ جن پر پہلے بہت ہی مالدار طبقے کو قابو حاصل تھا، اور اس کا نتیجہ یہ ہوا ہے جیسا کہ وائی کونت دی آوینل (Vicounte D' Avenel) نے کہا ہے کہ "لطف اندوزیوں کی سطح بلند ہو گئی ہے"[۱]۔ صفحہ

۱۰۔ بہتر اعداد و شمار کی ضرورت

موجودہ حالات میں ہندوستان کے باشندوں کی معاشی حالت کے بارے میں مختلف مسائل پر کوئی قطعی رائے ظاہر کرنے میں توقف اور غیر یقینی طرز عمل کے سوا کوئی اور چیز ممکن ہی نہیں ہے، اور اس کی وجہ یہ ہے کہ صحیح اعدادی معلومات مفقود ہیں۔ انتہائی افلاس کے بدیہی واقعے کے علاوہ دوسرے امور کے

---

[۱] دیکھو (Georges D' Auennel) کی کتاب موسوم بہ (Decouvertes d' Histoire Sociale) صفحہ ۲۹۵ تا ۳۱۰۔

بارے میں بھی ہمیں کوئی معلومات حاصل نہیں ہیں۔ معتبر اعدادی مواد کے جمع کرنے سے ہماری معلومات زیادہ صحیح ہو جائیں گی اور بیشمار قیاسات اور مفروضات جو اس وقت ہر تحقیق میں ناگزیر ہیں قائم کرنے کی ضرورت کم ہو گی۔ نیز اس کی بدولت ان بیشمار معاشی و معاشری خرابیوں کا صحیح علاج بھی معلوم ہو جائے گا جن میں ملک مبتلا ہے اور روزمرہ کے نظم و نسق کے مسائل کو حل کرنے میں مدد ملے گی۔ ہندوستانی معاشی تحقیق کی کمیٹی (۱۹۲۵ء) نے اس سلسلے[1] میں لندن ٹائمز کے مندرجۂ ذیل برجستہ ریمارک کو نقل کیا ہے۔

سلطنت برطانیہ کی اعداد کانفرنس کا ذکر کرتے ہوئے جس کا اجلاس جنوری و فروری ۱۹۲۱ء میں ہوا، کمیٹی نے کہا کہ جنگ عظیم سے پیشتر جرمنی کا محکمۂ اعداد و شمار ہر اس معاملے کے بارے میں اعداد مہیا کرنے میں لگاتار مصروف تھا جس سے جرمن قوم کے مستقبل کے روشن بننے کی توقع تھی اور اس ممتاز دور میں جس کا اب آغاز ہوا ہے اس میں کوئی شبہ نہیں ہو سکتا کہ وہ قوم جو واقعات کی رفتار کا اعدادی تحلیل کے ذریعے سے مطالعہ کر رہی ہو کسی دوسری قوم کے مقابلے میں جو غالباً محض تجربی طریقوں پر بھروسا کرتی ہو، قطعی طور پر ساز و سامان سے بہتر طور پر آراستہ اور تیار ہو گی۔" موجودہ زمانے میں جو اعداد و شمار فراہم کیے جاتے ہیں وہ عام طور پر غیر مربوط ہوتے ہیں، ان کی ماہرانہ نگرانی نہیں کی جاتی اور وہ عام طور پر انتظام حکومت کی ذیلی پیداوار ہوتے ہیں جن کا مقصد اہم معاشی و معاشری جد و جہد کے بارے میں عوام کو معلومات فراہم کرنے سے زیادہ سرکاری محکموں کو مستفید کرنا ہوتا ہے۔

یہ بالکل سچ ہے کہ ہندوستان میں اعداد و شمار کی فراہمی کی راہ میں غیر معمولی مشکلات حائل ہیں۔ چنانچہ اولاً ملک کی عظیم وسعت کے

[1] دیکھو معاشی تحقیق کمیٹی کی رپورٹ صفحہ ۴۔

باعث اس کام کو انجام دینا بیش خرچ اور مشکل ہے۔ دوسرے یہ کہ آبادی دیہات میں پھیلی اور بکھری ہوئی ہے اور شہروں اور قصبوں میں مرتکز نہیں ہے۔ تیسرے یہ کہ جہالت اور ناخواندگی کی بنا پر اعداد و شمار فراہم کرنے کے کام میں عوام کا تعاون حاصل کرنا عملاً غیر ممکن ہے۔ برطانیہ عظمیٰ اور برطانوی نو آبادیات میں پیدائش دولت، اجرت اور قیمتوں کے متعلق اعداد و شمار فراہم کرنے کا طریقہ یہ ہے کہ خانگی افراد میں جن سے مواد حاصل کرنا مقصود ہو۔ جدولوں اور گوشواروں کے فارم تقسیم کر دیے جاتے ہیں، تاکہ خانہ پری کے بعد مقررہ مدت کے اندر واپس کر دیے جائیں۔ یہ طریقہ، تنخواہ یاب خصوصی عملے سے کام لینے کے طریق کے مقابلے میں زیادہ درست اور کم خرچ ہے۔ کئی خانگی انجمنوں سے بھی مدد لی جاتی ہے۔ لیکن ہندوستان میں ایسی انجمنیں تقریباً بالکل مفقود ہیں۔ یہاں منظم تدابیر کی عدم موجودگی اور بیشمار چھوٹے پیمانے کی غیر منظم مساعی کی بنا پر اعداد و شمار کی فراہمی غیر معمولی طور پر مشکل ہو جاتی ہے۔[1] صفحہ ۱۵۱

گو یہ توقع نہیں کی جا سکتی کہ ہم مستقبل قریب میں اس معیار کو حاصل کر لیں گے جو مغربی ممالک میں معمولاً موجود ہے، تاہم اس میں شبہہ نہیں ہو سکتا کہ ہندوستان میں بحالت موجودہ بہت کچھ اصلاح و ترقی کی گنجائش ہے۔ معاشی تحقیق کی کمیٹی کی رپورٹ اور پروفیسر برنٹ ہرسٹ کے اختلافی نوٹ میں اس بارے میں کئی مفید اشارے موجود ہیں کہ اس کام کو کس طرح کیا جا سکتا ہے۔

نومبر ۱۹۳۳ء میں حکومت ہند نے لندن اسکول آف اکنامکس کے پروفیسر اے، ایل، بولے اور کیمبرج کے	۱۱۔ بولے اور رابرٹسن کی تحقیق۔

[1] دیکھو پروفیسر برنٹ ہرسٹ کا اختلافی نوٹ "معاشی تحقیق کی کمیٹی کی رپورٹ" میں صفحہ ۹۳ تا صفحہ ۹۴۔

بلحاظ معاشیات ڈی ایچ رابرٹسن کی خدمات اس غرض سے حاصل کیں کہ زیادہ صحیح اور مفصل اعداد و شمار حاصل کرنے اور پیدائش دولت کے اعداد حاصل کرنے کے امکانات پر حکومت کو مشورہ دیا جائے۔ تین ہندوستانی معاشیین بھی ان دو خصوصی ماہروں کے شریک کار تھے اور ان سب حضرات کی کوششوں کا نتیجہ ایک رپورٹ کی شکل میں ۱۹۳۴ء میں شائع ہوا۔ اس رپورٹ کا نام "ہندوستان کے معاشی اعداد و شمار کی فراہمی کی تجویز" A scheme for an Economic Census of India تھا اور ذیل میں اس کا مختصر خلاصہ درج کیا جاتا ہے:-

۲۱- (۱) اعداد و شمار کی تنظیم۔ ماہران معاشیات کا ایک دوامی عملہ قائم کرنا چاہئے اور اس کا تعلق گورنر جنرل کی مجلس عاملہ کی معاشی کمیٹی سے براہ راست رکھنا چاہئے۔ یہ عملہ چار ارکان پر مشتمل ہونا چاہئے جس کا سینیر رکن مجلس عاملہ کی معاشی کمیٹی کے معتمد کی حیثیت سے کام کرے اور معاشی معلومات کے کل کام کی تنظیم کا ذمہ دار رہے۔ اس طرح اس کا کام یہ ہوگا کہ وقتاً فوقتاً جو ضروری اور فوری توجہ کے لائق مسائل رونما ہوں ان کے بارے میں رپورٹیں تیار کرے، اور اسی غرض سے اس کے لیے یہ ضروری ہوگا کہ اندرون و بیرون ملک کے معاشی و کاروباری واقعات کے متعلق تازہ معلومات کی بہم رسانی کا انتظام کرے۔ لیکن اسی کے ساتھ اس کا یہ بھی فرض ہوگا کہ مستقبل کے بارے میں پہلے سے غور و فکر کرتا رہے اور زیادہ وسیع اور زیادہ بنیادی قسم کی تحقیقاتوں کے خاکے مرتب کرنے میں پیش قدمی کرے۔

عملے کے باقی دو رکن تربیت یافتہ معاشیات داں ہوں گے اور تیسرا رکن ناظم اعداد و شمار ہوگا۔ عملہ تاحد امکان انفرادی حیثیت کی بجائے اجتماعی حیثیت سے کام کرے گا۔ لیکن چونکہ معاشیات کا میدان اس قدر وسیع ہے کہ کوئی ایک شخص اس کی مساحت نہیں کرسکتا، لہذا ۱۵۵ اس کام کو سینیر رکن اور دو افسران معاشی معلومات اپنے میلان طبع اور

اپنی صلاحیتوں کے مطابق آپس میں تقسیم کرلیں۔ مثلاً ان میں سے ایک کے لیے یہ ضروری ہوگا کہ ہندوستان کی تجارت خارجہ کی توسیع یا پالیسی کے اقتضا کے مطابق تجارت کی منتظمہ تحدید کے وسائل کی تحقیق اور محصولوں اور تجارتی معاہدوں کے عملدرآمد کے مطالعے کو اپنے لیے مختص کرے۔ یہ نہایت ضروری ہے کہ ہر دو افسران معاشی معلومات اسی آزادی کے ساتھ کام کرسکیں جو سیول سروس کی رکنیت کے شایان ہو۔ اس کل عملے کو حکومت کے دوسرے عہدہ داروں سے نہایت ہی قریبی ربط قائم رکھنا پڑے گا۔ ان عہدہ داروں میں سے بعض تو وہ ہوں گے جن کے فرائض زیادہ تر انتظامی ہیں اور بعض وہ ہوں گے جن کا اصلی کام فنی اور مشیرانہ نوعیت رکھتا ہے۔ اس عملے کو اس امر کا اختیار ہوگا کہ مجلس عاملہ کی معاشی کمیٹی کے پاس غیر ملکی خصوصی ماہروں کی خدمات اس غرض سے حاصل کرنے کی سفارش کرے کہ وہ پیدائش دولت کے خصوصی رقبوں یا خصوصی شعبوں یا طریقوں کے معاشی امکانات کے بارے میں رپورٹ پیش کریں۔

ناظم اعداد و شمار عملے کا رکن رہے گا اور دوامی معاشی عملے کو معلومات بہم پہنچانے کا اہم وسیلہ رہے گا۔ اس کے علاوہ اس کے خصوصی فرائض بھی ہوں گے جن کی انجام دہی میں اس کو خاصی وسیع آزادی حاصل ہوگی۔ ان فرائض میں حسب ذیل کام شامل ہیں :-

(۱) مردم شماری کا انتظام؛
(۲) پیدائش دولت کے متعلق اعداد و شمار کی فراہمی۔
(۳) مرکزی اعداد و شمار کی تدوین؛ اور
(۴) صوبہ واری اعداد و شمار کی تدوین۔ اس کو ان کاموں میں مدد دینے کے لیے محکمۂ تجارتی معلومات و اعداد و شمار کی موجودہ شاخ "اعداد و شمار" اس کی نگرانی میں دیدی جائے گی اور اس کے مستقل کارکنوں میں کچھ اضافہ کرنے کی ضرورت ہوگی۔ محکمۂ مذکور کی

شاخ ”تجارتی معلومات“ جو زیادہ تر تجارتی دنیا کی تحقیقات سے متعلق ہوتی ہے، محکمۂ صنعت و حرفت کی ایک شاخ بن جائے گی۔

پیدائش دولت کے اعداد و شمار پنجسالہ مرتب کرنے چاہئیں اور گو عام مردم شماری ہر دس سال کے بعد عمل میں آتی رہے گی۔ پھر بھی ہر پانچ سال کے بعد ایک زائد مردم شماری کرنی چاہئے اور مختصر جدولوں یا گوشواروں میں زیادہ تر آبادی، عمر، جنس اور پیشے کے متعلق تحقیقات کا اندراج ہونا چاہئے۔ مردم شماری اور پیدائش دولت کے اعداد و شمار ترتیب جدول کی ضرورتوں کے مطابق حتی الامکان ہم زماں ہونے چاہیں۔ ان اعداد و شمار کی تیاری اور ان کے نتائج کی تحلیل، اعداد و شمار کے مستقل عملے کی خصوصی شاخ کے لیے تقریباً مسلسل طور پر کام فراہم کرے گی، اور دہ سالہ مردم شماری کے موقع پر اس عملے کا کام زیادہ وسیع انتظامات کی شکل اختیار کرے گا۔

صد ۱۵۶ ناظم اعداد و شمار کو اس امر کا اختیار ہونا چاہئے کہ تمام محکموں میں اعداد و شمار کی تیاری کے جو لوگ ذمہ دار ہیں ان سے اس غرض سے مشورہ کرے کہ تبویب میں یکسانی پیدا کی جا سکے اور وہ سب اعداد و شمار فراہم کئے جا سکیں جو عام اغراض کے لیے مطلوب ہوں۔ لیکن ساتھ ہی اسبات کا بھی خیال رکھنا چاہئے کہ محکموں کے فائدے کے لیے جو دوسرا مواد ضروری ہو ان کی فراہمی بے جا طور پر متاثر نہ ہو۔ ناظم مذکور کو اعدادی خلاصے کی اشاعت کا بھی ذمہ دار ہونا چاہئے۔

یہ ضروری ہے کہ ہر بڑے صوبے میں ایک ہمہ وقتی ماہر اعداد و شمار کا تقرر کیا جائے اور جہاں تک انتظامی ضرورتیں اجازت دیں محکمہ واری نگرانی سے اس کو آزاد رکھا جائے۔ لیکن اس کی خدمات کو سب محکموں کے لیے قابل حصول بنانا چاہئے، سب محکموں کے اعداد و شمار اس کی نظر سے گزرنے چاہئیں، اس کے ذریعے سے مرکزی ناظم اعداد و شمار کی نگرانی میں مردم شماری ہونی چاہئے اور اس خصوصی ماہر کو

اول الذکر کے ساتھ ہر ممکن طریق پر ملکر کام کرنا چاہیئے۔ اس قسم کے افسر ہر جگہ مقرر ہونے تک ناظم کا یہ کام ہوگا کہ ہر صوبے میں ہر ایسے شخص سے ربط قائم کرے جس سے اس کی ضرورت کی تکمیل ہو، تاکہ صوبہ داری اعداد و شمار میں یکسانی قائم کی جاسکے اور اس طرح ان کو کل ہند میزانوں میں جوڑنے میں سہولت ہو۔

۱۳۔ (۴) قومی آمدنی کا اندازہ

مذکورہ رپورٹ کے مصنف یہ خیال ظاہر کرتے ہیں کہ موجودہ زمانے میں ہندوستان کی قومی آمدنی اور دولت کا اندازہ کرنے کے لیے جو مواد دستیاب ہوسکتا ہے وہ بہت ہی ناقص ہے، اس وقت تک جو بھی اندازے کئے گئے ہیں وہ بہت پرانے ہوچکے ہیں اور وقت اور حالات کا یہ اقتضا ہے کہ اس مسئلے کو از سر نو ہاتھ میں لیا جائے۔

قومی آمدنی کیا ہے؟ اس سے ان اشیا اور خدمات کی مجموعی مقدار زر کی شکل میں معلوم ہوتی ہے جو کسی ملک کے باشندوں کو ایک سال کے دوران میں حاصل ہوں۔ اگر انفرادی یا مجموعی دولت میں کوئی خالص اضافہ ہو تو اس کو قومی آمدنی میں شامل کرنا اور خالص کمی ہو تو اس کو خارج کرنا ضروری ہے۔ لیکن اگر زلزلے یا مویشیوں کے شدید طاعون جیسی کسی ناگہانی آفت و تباہی سے دولت کا نقصان ہو تو غالباً بہترین طریق کار یہ ہے کہ اس کو نظر انداز کردیا جائے۔

جیسا کہ سب کو بخوبی علم ہے، حساب کرنے کے دو طریقے ہیں پہلا طریقہ یہ ہے کہ جملہ اشیا اور خدمات کی مالیت کا اندازہ کیا جائے اور دوسرا یہ کہ انفرادی آمدنیوں کی مجموعی مقدار معلوم کی جائے۔ یہ دونوں طریقے ایک دوسرے کی راہ میں رکاوٹ نہیں پیدا کرتے مثلاً کابینے کے وزرا کی خدمات کے متعلق یہ خیال کرنا چاہیئے کہ وہ ان کی تنخواہوں کے مساوی مالیت رکھتی ہیں، اس لیے کہ ان خدمات کی قیمت کا

اندازہ لگانے کا کوئی اور طریقہ نہیں ہے۔ ہندوستان کی حد تک یہ غیر ممکن معلوم ہوتا ہے کہ "پیدائش دولت کے اعداد و شمار مہیا کرنے" یعنی پہلے طریقہ کا اطلاق کل صنعتی میدان پر یکساں طور پر ہو سکے گا۔ اس لیے ممکن ہے کہ دونوں طریقوں کے نتائج کو نہایت احتیاط کے ساتھ یکجا کرنے کی ضرورت پیش آئے۔

پہلے طریقے یعنی پیدائش شماری میں حسب ذیل کام ضروری ہیں۔

(۱) پیداآور کاروبار، زراعت، کان کنی، اور صنعت وغیرہ کے مختلف شعبوں کی خاص پیداوار کی مالیت کا اندازہ پیدائش کے مقام پر کرنا۔ لیکن یہ احتیاط کرنی چاہئے کہ ایک ہی شئے کا دو مرتبہ شمار نہ ہونے پائے، گیہوں کی پیداوار کو شمار کرنا اور اسی کے ساتھ صہ ۱۵۷ ان مویشیوں کی محنت کو شمار کرنا جو اس گیہوں کے پیدا کرنے میں لگے

(۲) ملک میں تیار کی ہوئی اور درآمدہ اشیاء کی قیمتوں میں نقل و حمل کی وجہ سے جو اضافہ ہو اس کو جوڑنا۔

(۳) ملک میں تیار کی ہوئی اشیا پر جو محصول چنگی ہے اس کو جوڑنا۔

(۴) اشیائے برآمد بشمول طلا و نقرے کی قیمت، جو جہاز پر لدائی کے وقت تک ہوتی ہے اس کو تفریق کرنا۔

(۵) درآمدہ اشیا بشمول طلا و نقرے کی جو قیمت جہاز سے اتارتے وقت تک ہوتی ہے اس کو جوڑنا۔

(۶) درآمدہ اشیا پر محصول کروڑگیری کا اضافہ کرنا۔

(۷) ملک میں تیار کی ہوئی یا درآمدہ اشیا کی قیمت کو تفریق کرنا جو اصل قائم کو برقرار رکھنے میں استعمال کی گئی ہو۔ یا ایسی خام و نامکمل اشیا کے ذخائر کی قیمت کو تفریق کرنا جن کو ہاتھ نہ لگایا گیا ہو۔

(۸) ہر قسم کی ذاتی خدمات کی آمدنی کو جوڑنا۔

(۹) مکانوں کے کرائے کی سالانہ آمدنی کو جوڑنا، خواہ وہ کرائے پر اٹھائے جائیں یا مالکوں کے قبضے میں رہیں۔

(۱۰) ملکی باشندوں کے فاضلات اور تمسکات غیر ممالک میں ہوں تو ان کی آمدنی کو جوڑنا، یا ایسے فاضلات یا تمسکات میں کوئی گھاٹا آئے تو اس کو منہا کرنا، اور غیر ملک کے باشندوں کے تمسکات و فاضلات اس ملک میں ہوں تو ان کی آمدنی کو منہا کرنا، یا ایسے تمسکات و فاضلات میں گھاٹا آئے تو اس کو جوڑنا۔

ان طریقوں میں سے بعض مزید تشریح کے طالب ہیں۔

(۱) زراعت وغیرہ کی پیداوار کے اس جزو کی (جس کی مقدار ہندوستان میں بہت بڑی ہے) مالیت کا اندازہ جو پیدا کرنے والا خود ہی صرف کرے یا جس کا مبادلہ مقامی طور پر خدمات کے لیے کیا جائے۔ اس کی اور پیداوار کی طرح مقام پیدائش کی قیمت کے حساب سے لگانا چاہیئے نہ کہ خردہ فروش کی قیمت پر جو دور کے بازاروں میں صارف ادا کرتے ہیں اور جن میں اٹھانے اور ڈھونے وغیرہ کے مصارف شامل ہوتے ہیں۔ یہ مصارف مقامی طور پر صرف ہونے والی اشیا پر عاید نہیں ہوتے۔ (۳) و (۶) یہ اس لیے ضروری ہے کہ جس میزان کو ہم معلوم کرنا چاہتے ہیں وہ صارف کے لیے قدر مبادلہ کی مجموعی مقدار ہے۔ (۴)، (۵) و (۱۰) یہ بات بآسانی سمجھ میں آجاتی ہے کہ اگر حکومت ہند ریلوے کی تعمیر کے لیے لندن میں قرضہ حاصل کرے تو درآمدہ تمسکات انگریز تمسک حاصل کرنے والوں کی حقیقی آمدنی کا اسی طریقے سے جزو بنجاتے ہیں جس طریقے سے کہ ہندوستانی چائے کی درآمد اسی حقیقت کا معکوس پہلو یہ ہے کہ ہندوستان کے اصل کا اضافہ جو پیدا شدہ دولت یا درآمدہ اشیا کے اندازے میں شامل رہتا ہے اس سرمائے سے متوازن ہو جاتا ہے جو غیر ممالک کے باشندوں کو واجب الادا ہو اور اس کا منہا کرنا خالص آمدنی معلوم کرنے کے لیے ضروری ہے۔

اسی قسم کے ملحوظات کا اطلاق بنکوں کے فاضلات کی ملکیت کے ردّ و بدل پر بھی ہوتا ہے خواہ یہ ردّ و بدل ملک میں ہو یا ملک سے باہر، اور ہندوستان کی حد تک جو چیز بہت ہی اہم ہے وہ یہ ہے کہ ان ملحوظات کا اطلاق قیمتی فلزات کے ذخیرے کی کمی او بیشی پر بھی ہوتا ہے جو اس غرض کے لیے غیر ملکی تمسکات تصور کیے جاسکتے ہیں۔

(۸) ا۔ سچ پوچھو تو یہ استدلال کیا جاسکتا ہے کہ صرف ان سرکاری ملازموں کی خدمات کو شامل کرنا چاہئے جو زندگی کی امان اور حفاظت وغیرہ جیسے افادے براہ راست مہیا کرتی ہیں۔ اور جو ان خدمات سے نمایاں طور پر الگ اور ممتاز ہوتی ہیں جو پیدائش دولت کو بڑھانے میں مدد دیتی ہیں۔ چنانچہ موخر الذکر کی آمدنی کو دوسرے تمام مصارف پیدائش کے مثل پیداوار کی قیمت فروخت میں ضمن (۱) کے تحت شامل کیا جاچکا ہے۔ اس پیچ دار تفریق و تقسیم سے جو الجھاؤ پیدا ہوتا ہے اس کو یہاں سلجھانے کی کوشش کرنا مناسب نہیں معلوم ہوتا۔ آگے چلکر سہولت کی خاطر یہ فرض کیا جائے گا کہ جملہ سرکاری ملازموں کی خدمات براہ راست افادہ مہیا کرتی ہیں اور حقیقی قومی آمدنی کا جزو ہیں۔ جو لوگ چاہیں وہ اپنے مذاق کے مطابق ان میں سے منہائیاں کرسکتے ہیں۔ ان خدمات کی آمدنی کے اندازے میں وہ حقوق وظیفہ بھی شامل ہونے چاہئیں جو سال بہ سال ان خدمات کے انجام دینے والوں کو حاصل ہوں۔

(ب) ہندوستان میں خیراتی عطیوں (جو آمدنی کا جزو نہیں ہوتے) اور رسمی یا مذہبی نوعیت کی خدمات کے معاوضوں میں جو فرق و امتیاز کیا جاتا ہے وہ نمایاں طور پر غیر قطعی ہے اور ان کے درمیان جو امتیازی خط کھینچا گیا ہے وہ یقیناً بے ضابطہ ہے۔

قومی آمدنی کا اندازہ لگانے کے جو دو طریقے ہیں ان میں پیدائش شماری کا جو طریقہ اوپر بیان ہوا زیادہ بنیادی ہے۔ دوسرے طریقے یعنی

"آمدنی شماری" کے نتائج کو اول الذکر طریقے کے نتائج کے مطابق بنانے کی غرض سے بعض احتیاطی تدابیر کا اختیار کرنا ضروری ہے۔

(۱) فرد واحد کی آمدنی میں وہ سب پیداوار جو وہ صرف کرے اور سب وصولات بہ شکل جنس کو شامل کرنا چاہئے اور ان کا اندازہ پیدائش کے مقام پر قیمت فروخت کے حساب سے کرنا چاہئے۔ اسی طرح ان مکانوں کے سالانہ کرایوں کو بھی شامل کرنا چاہئے جن میں مالک خود رہیں۔

(۲) فرد واحد کی آمدنی کو شامل کرنے سے پیشتر جملہ سود کی رقم، خواہ وہ ایسے قرضوں کا سود ہی کیوں نہ ہو جو صرف کے اغراض کے لیے لئے جائیں منہا کرنی چاہیے۔

(۳) اس سے قطع نظر کرتے ہوئے ملک کے جملہ افراد کی آمدنیاں جن میں سرکاری قرضوں کا سود اور سابق ملازموں کے وظائف شامل ہوں خام آمدنی کی شکل میں یعنی محصولات بلا واسطہ (بشمول مالگزاری) ادا کرنے سے پیشتر جو خام آمدنی قرار پاتی ہو شریک کرنی چاہئیں۔ سرکاری ملازموں کی آمدنیوں کو بشمول ان حقوق وظایف کے جو سال کے دوران میں وصول ہوں شامل کرنا چاہئے۔ ص ۱۵۹

اس طرح جو مجموعی مقدار حاصل ہو اس میں سرکاری کاروبار کے خالص منافع اور کمپنیوں کے غیر منقسمہ منافع کا اضافہ کرنا چاہئے۔ اس مجموعی مقدار میں سے وہ رقم منہا کرنی چاہئے جو پیداآور کاروبار کے سوا دوسرے اغراض کے واسطے لیے ہوئے سرکاری قرضوں پر سود اور سابق سرکاری ملازموں کے وظائف ادا کرنے کے لیے ضروری ہو، خواہ یہ وظائف ملک کے اندر دیئے جائیں یا باہر۔

(۴) اگرچہ یہ کسی قدر انوکھا سا معلوم ہوتا ہے لیکن اس طرح جو مجموعی مقدار حاصل ہو اس میں وہ سب محصول جوڑنے چاہئیں جو کاروباری مصارف کی نوعیت رکھتے ہوں، مثلاً کروڑگیری اور چنگی، اسٹامپ کے محصول اور مقامی محصولوں کے ماحصل؛ اس لیے کہ

موخرالذکر مبادلے کی ان قدروں کا مجموعہ ہے جو دولت پیدا کرنے والوں کو حاصل ہوتا ہے، اس کے برخلاف حقیقی قومی آمدنی جس کا حساب پیدائش شماری کے طریق پر کیا جائے مبادلے کی ان قدروں کا مجموعہ ہے جو صارفوں کو حاصل ہوتے ہیں۔ پس تا وقتیکہ ان محصولوں کو جوڑا نہ جائے اندازہ غلط ہوگا۔

ذیل میں جو تجاویز پیش کی گئی ہیں ان کا تعلق قومی آمدنی کے وسیع شعبوں کے اندازے سے ہے، اوپر جس جمع وخرچ کا ذکر کیا گیا ہے۔ اس کو آخری حساب میں ملحوظ رکھنا ہوگا۔

رپورٹ کے مصنف موجودہ زمانے میں ہندوستان کی حد تک اس امر کی سفارش نہیں کرتے کہ قومی دولت کا بحیثیت مجموعی اندازہ لگایا جائے۔ اس کا اندازہ لگانے کے دو طریقے ہیں جن کو دوسرے ملکوں میں اختیار کیا جاتا ہے۔ لیکن ان میں سے کوئی بھی ہندوستان کے لیے موزوں نہیں ہے۔ پہلا طریقہ یہ ہے کہ تمام آمدنی خیز جائداد کی مع کاروباری شہرت کے سربستہ مالیت اس طرح معلوم کی جاتی ہے کہ زمینوں اور مکانوں کے لگان، منافع اور سود وغیرہ کی سالانہ آمدنی کے لحاظ سے چند سالوں کی مجموعی آمدنی بطور مالیت معین کی جاتی ہے اور بعض اوقات ان املاک کی مالیت کے اندازے بھی اس میں داخل کر لیے جاتے ہیں جو ملکیت عامہ ہوتے ہیں، جیسے جہاز سازی کے کارخانے، ریلیں اور سرکاری عمارت وغیرہ۔ دوسرا طریقہ یہ ہے کہ اس جائداد کے اعداد وشمار سے کام لیا جائے جو موت واقع ہونے کی صورت میں منتقل ہوتی ہے، یہ اعداد وشمار وصیت ناموں کی سرکاری تصدیق سے حاصل کئے جائیں، اور زندہ لوگوں کی جائداد کے گوشواروں سے جائداد کی کل مالیت کا اندازہ کیا جائے۔ یہ طریقہ ہندوستان میں ناقابل عمل ہے؛ اس لیے کہ یہاں دراصل وراثت پر کوئی محصول نہیں لگایا جاتا۔ پہلے طریقے کی حد تک انفرادی جائداد کی اکثر اہم قسموں کی مالیت کے

اندازے کے لیے یقیناً کافی معلومات نہیں ہیں؛ اور اگرچہ ریلوں کی مالیت کا اندازہ کیا جا سکتا ہے، لیکن کارہائے آب پاشی اور سرکاری مصارف کی دوسری اکثر اہم مدوں کا اندازہ ناممکن ہے۔

گو مصنفوں کو یہ توقع نہیں ہے کہ دولت کی مجموعی مقدار کا اندازہ ویسی صحت کے ساتھ جو ان کی سعی کو حق بجانب قرار دے کیا جا سکتا ہے، پھر بھی یہ ممکن ہے کہ دولت جو شکلیں اختیار کرے ان کی کچھ سلسلہ وار کیفیت بیان کی جائے مثلاً دوامی کاموں پر مصارف، عامۂ نئے کاروبار میں شغل اصل اور دوسرے مصارف اصل جو شغل اصل سے متعلق ہوں۔

صفحہ ۱۶۰ قومی دولت کا اندازہ کرنے کی غرض سے جو تحقیقات تجویز کی گئی ہے وہ پیدائش دولت پر مبنی ہے۔ لیکن جیسا کہ تمام ملکوں میں اس قسم کے اندازے قائم کرنے میں ہوتا ہے یہاں بھی تحقیقات کے کچھ حصے کا انحصار انفرادی آمدنیوں پر ہے۔ ہندوستان میں انفرادی آمدنیوں کا تناسب شہروں میں غالباً زیادہ ہے، لیکن مجموعی مقدار کی حد تک مغربی ممالک کے مقابلے میں بدرجہا کم ہے۔ دیہی آمدنی شہری آمدنی سے الگ بتلائی گئی ہے۔ اس لیے کہ شہر اور دیہات کی پیداوار کی نوعیت میں اختلاف ہے۔ دوسرے یہ کہ ہر دو مقامات کے لیے تحقیقات کے مختلف طریقے درکار ہوتے ہیں۔

دیہی آمدنی کے بارے میں مصنف اس امر پر زور دیتے ہیں کہ زمین سے حاصل ہونے والی ہر قسم کی پیداوار کی مقدار اور آمدنی اور گاؤں میں انجام دی ہوئی خدمات کی آمدنی کا اندازہ کرنے کے لیے منتخبہ دیہات میں تفصیلی تحقیقات کا طریقہ اختیار کیا جائے۔

شہری آمدنی کی حد تک وہ یہ سفارش کرتے ہیں کہ بڑے شہروں کی تحقیقات اسی طریق پر کی جائے جس کو دوسرے ملکوں میں اختیار کیا گیا ہے۔ اس طریقے کی رو سے خاندانوں کے افراد اور پیشوں کی جانچ

اور تحقیقات کی جاتی ہے، اور کسی حد تک ان خاندانوں کے شخصی بیانات کے ذریعے سے اور کسی حد تک شہروں میں مروجہ اجرت اور تنخواہوں کی تحقیقات کے ذریعے سے اندازہ کیا جاتا ہے۔ ایک ہزار روپے یا کم از کم دو ہزار روپے کی آمدنی سے اوپر کی آمدنیوں کے لیے انکم ٹکس کے اعداد و شمار بہت ہی کار آمد ثابت ہو سکتے ہیں۔

رپورٹ مرتب کرنے والوں نے یہ بھی سفارش کی ہے کہ شہری آبادی کی حد تک ایک درمیانی مردم شماری بھی ہونی چاہیئے۔

ان تینوں تحقیقاتوں کے علاوہ ایک اور تحقیق یعنی پیدائش شماری کا بھی اضافہ کرنا ہوگا جو قوت استعمال کرنے والے کارخانوں، کانوں اور بعض دوسری صنعتوں کے متعلق ہوگی۔ اول الذکر تحقیق شہری تحقیق سے بڑی حد تک اور دیہی تحقیق سے خفیف حد تک متصادم ہو جائے گی۔ لیکن وہ بجائے خود بہت بڑی اہمیت رکھتی ہے اور یہ خیال کیا گیا ہے کہ کم از کم جملہ کیفیت کے ایک جزو کی حد تک وہ دوسری تحقیقوں کے مقابلے میں زیادہ صحیح حال پیش کرے گی۔ یہ خیال کیا گیا ہے کہ جب سب مواد جمع ہو جائے گا تو دو مرتبہ کسی چیز کو شمار نہ کرنے کے متعلق تدابیر معلوم کی جائیں گی اور وہ اس طرح کہ شہری یا دیہی تحقیقاتوں اور پیدائش شماری دونوں میں جو آمدنی شامل کی گئی ہو اس کو علٰحدہ معلوم کیا جائے یا دوسرے طریقوں سے اس مقصد کو پورا کیا جائے۔

اس کے بعد آبادی اور اصل تحقیقاتوں کے نتائج کے لحاظ سے چھوٹے شہروں کی آمدنی معلوم کرنا باقی رہ جاتا ہے۔ اس کے علاوہ چائے کے باغات اور دوسرے خصوصی علاقوں کی حد تک جو دیہی تحقیقاتوں میں شامل نہ کئے گئے ہوں۔ مزید تخمینے مرتب کرنے ہوں گے۔

تمام تحقیقاتوں کو دیسی ریاستوں سے اس حد تک متعلق کرنا چاہئے جس حد تک کہ ریاستیں اس کے لیے تیار اور تعامل کے قابل ہوں ان سب رقبوں کے لیے جو اس طرح محسوب نہ کئے گئے ہوں

زرعی اعداد و شمار سے کام لیکر اندازے کرنا ضروری ہوگا۔

ان تجاویز پر عمل کرنے کا نتیجہ یہ ہوگا کہ ہندوستان کی آبادی کے اکثر طبقوں کی آمدنی اور ملک کے بیشتر علاقوں کی پیداوار کا خاصا صحیح اندازہ ہو جائے گا۔ اس طرح اندازہ کرلیا جائے تو قیاس آرائی کو کم کرنے اور قطعی و یقینی واقعات کو محسوب کرنے کی کوشش کرنی چاہئے۔

پیدائش دولت کے اعداد و شمار۔ صا ۱۶۱

۱۴۔(۳) پیدائش دولت کے اعداد و شمار کی ترتیب کا کام برطانیۂ اعظمی کے مثل مرکزی مجلس قانون ساز کے ایک خصوصی ایکٹ کی رو سے شروع کیا جائے اور مطلوبہ واقعات کی اطلاع دینا جبری قرار دیا جائے۔ اس کام کو ناظم اعداد و شمار انجام دے۔ اور انتظامی امور محکمۂ صنعت و مزدوران کے ذریعے طے پائیں۔

اگر انگلستان اور امریکا کے طریقے اختیار کرنا ہے تو اس کام کی وسعت کو بڑے کارخانوں تک محدود رکھنا ضروری معلوم ہوتا ہے، اور بڑے کارخانوں میں فطری طور پر وہی کارخانے شمار ہوں گے جن کی طرف قانون کارخانہ جات میں اشارہ کیا جاچکا ہے؛ یعنی میکانی قوت استعمال کرنے والے ایسے کارخانے جن میں بیس یا بیس سے زاید اشخاص ملکر کام کریں۔ ان چھوٹے کارخانوں پر اس طریقے کا اطلاق کرنا مناسب نہیں معلوم ہوتا جن کے بارے میں صوبائی حکومتوں نے خاص اسباب کی بنا پر جو کوئی بڑی اعدادی اہمیت نہیں رکھتے، قانون کارخانہ جات کو وسعت دینے کے اختیارات سے کام لیا ہو۔ لیکن ممکن ہے کہ چھوٹے کارخانوں کی بعض ایسی قسمیں ہوں جن کے متعلق تخمینہ کرنا فائدہ مند ہو۔ دوسرے یہ بھی ممکن ہے کہ بعض بڑے کارخانے غیر میکانی قسم کے ہوں، مثلاً عمارت سازی، خشت سازی اور قالین بافی کے کارخانے جن کا تخمینہ کرنا ضروری ہے۔ اس طرح ریلوے لائینوں اور ان سب کارخانوں کو بھی محسوب کرنا چاہیے جو قانون معادن کے

تحت آتے ہوں۔

برما کو خارج کرکے برطانوی ہند میں کارخانے کے مزدوروں کی اوسط تعداد ۱۹۳۲ء میں ۱۳ لاکھ ۳۰ ہزار تھی۔ اگرچہ یہ تعداد صنعت میں کام کرنے والے جملہ اشخاص کے مقابلے میں بہت ہی کم ہے، پھر بھی اس جماعت کو برآمد کے معاملے میں خاص اہمیت حاصل ہے۔ چنانچہ اسی سبب اور دوسرے اسباب کی بنا پر اس جماعت کے مسائل پر بجا طور پر خاص توجہ دی گئی ہے اور آیندہ بھی دی جانی چاہئے۔ لیکن یہ ذہن نشین رکھنا ضروری ہے کہ کارخانے کی صنعت کو گھریلو صنعت کے نقصان سے ترقی ہو رہی ہے اس لحاظ سے یہ بات نہایت ضروری ہے کہ ان کا باہمی تعلق اعداد و شمار کے ذریعے سے ظاہر کیا جائے۔ سردست صحیح اندازہ کرنے کا کوئی امکان نہیں معلوم ہوتا۔ مجوزہ دیہی و شہری تحقیقاتوں کو روبہ عمل لانے سے کچھ مواد ملے گا۔ کپاس، نیشکر اور دوسری زرعی پیداوار کی فصلوں کا صحیح اندازہ جن کی مصنوعات گھر وغیرہ اور فیکٹریوں میں تیار کی جاتی ہیں زیادہ مکمل معلومات بہم پہنچا سکتا ہے۔ یہ بھی ممکن ہے کہ پیشوں کے متعلق اعداد و شمار کے مواد کی گوشوارہ بندی اس طرح کی جائے جس سے ان پیشوں میں کام کرنے والوں کی کل تعداد معلوم ہو جائے اور اس طرح جب اس کو فیکٹری کے اعداد و شمار سے ملاکر دیکھا جائے تو صنعت کے ہر دو نظامات کی تقابلی اہمیت واضح ہو سکے۔ ۱۹۳۱ء کی مردم شماری سے درحقیقت یہ معلوم ہوتا ہے جیسا کہ توقع کی جاسکتی ہے کہ برطانوی ہند میں بحیثیت مجموعی کام کرنے والے مزدوروں کی کل تعداد اس تعداد سے بدرجہا زیادہ بڑھی ہوئی ہے جو فیکٹری کے اعداد و شمار سے ظاہر ہوتی ہے۔ گو کارخانوں کے مزدوروں کی تعداد اور پیداوار کا مقابلہ اسی قسم کی گھریلو صنعتوں کے مزدوروں اور پیداوار سے کرنا فوراً ممکن نہیں ہے، تاہم جب اس وقت کی مجوزہ کل تحقیقات مکمل ہو جائے تو صد ۱۶۲

کچھ نہ کچھ سالانہ مواد حاصل کرنا ممکن ہو جائے گا جس سے ان کی تقابلی ترقی یا ان کے تقابلی تنزل کا پتا چل سکے گا۔

دیہی تحقیق

کل ہندوستان کی آمدنی اور مالی ذرائع کی تحقیق کے جزو کے طور پر یہ معلومات بھی حاصل کرنا ضروری خیال کیا گیا ہے کہ زمین سے نقد یا جنس کی شکل میں یا دوسرے دیہی مدات سے جو آمدنی وصول ہوتی ہے اور زمین کے مالکوں، قابضوں اور مزدوروں وغیرہ میں تقسیم ہوتی ہے اس کے اعداد وشمار کیا ہیں۔

لیکن برطانوی ہند کے ۵ لاکھ دیہات میں سے ہر ایک کے حالات کی براہ راست تحقیق اخراجات کا انتظام کر لینے یا تحقیقات کرنے والوں کو کافی تعداد میں مہیا کر لینے کے باوجود جلد ممکن نہیں ہے۔ اس لیے یہ ضروری ہے کہ چند دیہات کو بطور نمونہ لے کر تحقیق کی جائے۔[1]

گو موجودہ مالی حالات اس بات کی اجازت نہیں دیتے کہ ان تمام سفارشوں کو عملی جامہ پہنایا جائے جن کے مصارف کا اندازہ تیس لاکھ روپے کیا گیا ہے، تاہم یہ توقع کی جاسکتی ہے کہ مستقبل قریب میں پیدائش دولت کے اعداد وشمار کی فراہمی ممکن ہوگی جو صحیح معاشی پالیسی مرتب کرنے کے لیے ضروری ہے۔ حال ہی میں (۱۹۳۳ء) ڈاکٹر ٹی، ای گریگوری پروفیسر لندن اسکول آف اکنامکس کا تقرر حکومت ہند کے مشیر معاشیات کے عہدے پر ہوا ہے جس سے ہماری توقع کو تقویت پہنچتی ہے۔

۱۵۔ ہندوستان کے افلاس کے اسباب۔

ہندوستان کے افلاس کا مسئلہ نہایت ہی پیچیدہ ہے جس کے مختلف اور بے شمار اسباب ہیں۔ ہم اس خیال پر بحث کر چکے ہیں کہ کہاں تک لوگوں

---

[1] دیکھو بولے اور روبرٹ سن کی رپورٹ محولۂ بالا۔

کے افلاس کا باعث یہ ہے کہ ان کا مطمح نظر زندگی کے متعلق بگڑا ہوا ہے جو ایک ایسے مذہب کی وجہ سے پیدا ہوا ہے جو تمام مذاہب سے زیادہ غیر دنیاوی ہے[1]۔ یہ استدلال کیا گیا تھا کہ ہندوستان کے باشندے روحانیت میں اس قدر غرق ہیں کہ وہ دولت کی پیدائش اور فراہمی کا کافی خیال ہی نہیں کر سکتے۔ ان کو قناعت کی تلاش ہوتی ہے۔ ان کا مقصد یہ نہیں ہوتا کہ معیار زندگی کو بلند کیا جائے اور اس معیار کو بلند کرنے کے لیے جدوجہد کی جائے۔ ان کی کوشش یہ ہوتی ہے کہ تمام خواہشوں کو سختی کے ساتھ روکا اور دبایا جائے۔ وہ چولھے میں زیادہ ایندھن جھونکنے کی بجائے اس میں سے زیادہ سے زیادہ آگ نکال لینے کی کوشش کرتے ہیں۔ دوسرے اسباب یہ بیان کئے گئے تھے کہ ہندوستانی دستی محنت سے نفرت کرتے ہیں؛ آوارہ گرد فقیروں اور بیراگیوں جیسے ہزاروں طفیلی اشخاص جو قوم پر بار بنے ہوئے ہیں ان کی ہمت افزائی اور ان کے وجود سے چشم پوشی کی جاتی ہے؛ مختلف مذہبی تعصبات اور کئی غیر معاشی رسم و رواج اور روایات کی موجودگی کی وجہ سے عورتوں کی بہت بڑی تعداد تمام معاشی جدوجہد سے الگ اور ہٹی ہوئی ہے؛ آبادی میں بے روک اضافہ ہو رہا ہے؛ بچپن کی شادی کے مثل کئی رواج نسل انسانی کی جسمانی طاقت سلب کر لیتے اور اس طرح معاشی کارکردگی کو ص ۱۶۳
گھٹا دیتے ہیں؛ ملیریا اور خطانیہ جیسے امراض کی اشاعت بھی اسی طرح جسمانی انحطاط کا موجب ہوتی ہے؛ مقدمہ بازی کا شوق ہندوستانیوں کی خصوصیت خاصہ ہے اور مقدمہ جیتنے کی خوشی انھیں عدالتوں کی طرف کشاں کشاں لیے جاتی ہے؛ وغیرہ۔ نظم و نسق پر بھی یہ الزام لگایا جاتا ہے کہ وہ ملک کے افلاس اور اس کی پسماندگی کا بڑی حد تک

[1] دیکھو جلد اول، باب ۴، کتاب ہذا۔

ذمہ دار ہے۔ حکومت پر یہ اعتراض کیا جاتا ہے کہ اس نے ملک کے معاشی ذرائع کو ترقی دینے کے لیے اتنی کوشش نہیں کی جتنی کہ اس کو کرنی چاہیئے تھی۔ خاص الزام یہ ہے کہ وہ صنعتی ترقی کو آگے بڑھانے کے لیے ضروری تدابیر اختیار کرنے سے قاصر رہی۔ اکثر لوگوں کے نزدیک ''اخراج دولت'' Drain کا نظریہ ہندوستان کے افلاس کی توجیہ کے لیے کافی ہے۔ مذکورۂ بالا اسباب میں سے چند پر مناسب موقعوں پر بحث کی جا چکی ہے؛ اور دوسرے اسی قسم کے مسائل پر آیندہ بابوں میں بحث کی جائے گی۔

۱۲۔ صرف دولت کی چند غلطیاں ہندوستان کے افلاس کو بڑھانے والے اسباب کی حیثیت سے

ہر وہ شئے جو لوگوں کی پیدا آوری کو گھٹائے گی لازمی طور پر افلاس کا سبب خیال کی جائے گی۔ لیکن ادنیٰ پیدا آوری کے علاوہ غیر دانشمندانہ صرف بھی معاشی ترقی کی راہ میں رکاوٹ پیدا کرسکتا ہے۔ دانشمندانہ صرف یا ''افادوں کا معقول استعمال، غور و فکر، قوت متخیلہ اور فراست کا طالب ہے[1]۔'' دولت کی زیادتی عام طور پر بڑی بڑی احتیاجیں پیدا کر دیتی ہے جن میں سے اکثر نقصان رساں اور مخرب اخلاق ہوتی ہیں؛ اور نافرمان بچوں کی طرح اس دولت کو تباہ کر دیتی ہیں جن سے وہ پیدا ہوئیں اور آخر کار افلاس تک پہنچاتی ہیں۔ لیکن دولت کے بڑے ذخیرے کے مالکوں پر بیجا اسراف سے جو معاشی تباہی آتی ہے اس سے قطع نظر کرتے ہوئے ایسے تعیشات پر

[1] دیکھو نکلسن کی کتاب موسومہ بہ ''اصول معاشیات''، جلد سوم صفحہ ۳۶ ''زر کو اچھی طرح خرچ کرنا، زر اچھی طرح کمانے سے زیادہ مشکل کام ہے۔ زر کمانے میں کام عام طور پر پہلے سے معین ہوتا ہے؛ لیکن خرچ کرنے کے لیے خرچ کرنے والے کو اختراعی قوت سے کام لینا پڑتا ہے۔ اس میں خاموش اطاعت سے کام نہیں چلتا بلکہ نیک منشی کی ضرورت ہے۔''

بے عقلی کے ساتھ دولت خرچ کرنا جو زندگی کی لطافتوں اور آسایشوں میں کوئی اضافہ نہ کرے۔ قوم کے لیے بھی نقصان رساں ہے۔ اس لیے کہ یہ خرچ سرمایہ اور محنت کی ایک بہت بڑی مقدار کو ضروریات کی سربراہی سے ہٹا دیتا ہے۔ تنہا دولت مند ہی نقصان رساں اسراف کے مجرم نہیں ہوتے۔ بلکہ اکثر ملکوں میں سب سے غریب طبقہ محض اپنے افلاس کے باعث انتہائی بے احتیاط اور مسرف پایا جاتا ہے۔ اس کا برعکس نقص یعنی کنجوسی جو کفایت شعاری کا بھیس بدلے ہوئے ہوتی ہے بعض لوگوں، خاص کر متوسط طبقے کے ارکان اور مارواڑی جیسی قوموں کی امتیازی خصوصیت ہوتی ہے جو خست سے کام لیتے ہیں اور آزادی سے خرچ کرنے کی جگہ اندوختہ کرتے ہیں۔ زندگی کے
متعلق قدیم نقطۂ نظر یہ تھا کہ دولت آہستہ آہستہ پس انداز کی جائے، صہ ۱۶۴
تاکہ اولاد سرمائے کی مدد سے بہتر طور پر زندگی شروع کرے لیکن اب اس خیال میں یہ تبدیلی ہو گئی ہے کہ کمانے والا اپنے موجودہ ذاتی آرام و آسایش کا زیادہ خیال رکھتا ہے اور اپنی اولاد کو بشرطیکہ اس کی تعلیم و تربیت اچھی طرح ہوئی ہو۔ اور وہ شخصی اصل سے مالا مال ہو، اپنے بہبود کی فکر آپ کر لینے کے لیے چھوڑ دیتا ہے[1]، اس روش اور طرز عمل کا سبب ایک حد تک یہ ہے کہ لوگوں کی نفسیات میں حقیقی طور پر تبدیلی ہو گئی ہے جو گزشتہ جنگ عظیم کی وجہ سے پیدا ہوئی۔ لیکن اس طرز عمل کا باعث کسی حد تک غالباً قیمتوں کا وہ عظیم اضافہ بھی ہے جو جنگ عظیم کے بعد رونما ہوا۔ متوسط طبقوں کی آمدنیوں میں قیمتوں کی زیادتی کے تناسب سے اضافہ نہیں ہوا جس کا نتیجہ یہ ہوا کہ وہ پہلے کفایت اور نفس کشی سے جتنی پس اندازی کرنے کے قابل تھے

[1] دیکھو۔ ڈبلیو، ایچ کوٹس کا تبصرہ "قومی قرضہ اور محصول کی کمیٹی کے رپورٹ" کے بارے میں "جرنل آف رائل اسٹاٹسٹی کل سوسائٹی" بابت ۱۹۲۷ء جلد ۱۲۔ حصۂ دوم صہ ۳۵۶ پر۔

زر کی قوتِ خرید کم ہو جانے سے اس کی ترغیب باقی نہیں رہی۔ اسبات کی کئی علامتیں پائی جاتی ہیں کہ ہندوستان کے متوسط طبقوں کے طرز عمل میں بھی ایک حد تک اسی قسم کی تبدیلی واقع ہو رہی ہے، کیونکہ کچھ زمانہ ادھر سے ان کا معیار زندگی نمایاں طور پر بڑھ گیا ہے۔ یہ تبدیلی ایک حد تک اچھی خیال کی جاسکتی ہے، اس لیے کہ حقیقی کفایت شعاری عام طور پر زر کو آیندہ کے لیے پس انداز کرنے پر مبنی نہیں ہوتی بلکہ موجودہ زمانے میں خوشحالی کی ترقی پر خرچ کرنے پر منحصر ہوتی ہے جس سے آیندہ خوشحالی بڑھنے میں مدد ملے۔ وہ لوگ جو ضرورت سے زیادہ کنجوس ہیں اور وہ جو بے احتیاطی کے ساتھ اسراف کرتے ہیں، دونوں مساوی طور پر قابل ملامت ہیں، اس لیے کہ ان کا طرز عمل قوم کو معاشی حیثیت سے کمزور کر دیتا ہے۔ ہندوستان کے صرف دولت کے مسئلے کے تمام پہلوؤں پر تفصیل کے ساتھ بحث کرنا یہاں ناممکن ہے۔ لیکن اس استدلال کی عام صداقت کے بارے میں کوئی شبہہ نہیں ہے کہ ہندوستان میں افلاس کی جو خرابی پائی جاتی ہے اس کا باعث گو بڑی حد تک ادنیٰ پیدا آوری ہے۔ غیر منظم صرف بھی اس کا معاون سبب ہے۔ چنانچہ یہاں ہم غیر دانشمندانہ صرف کی ایک شکل پر خاص طور پر زور دینا چاہتے ہیں جو حال میں جاذب توجہ بن گئی ہے۔ یہ بتلانے کی بہ مشکل ضرورت ہے کہ جسمانی کارکردگی اور غذا میں بہت ہی گہرا تعلق پایا جاتا ہے۔ جیسا کہ جرمن کہاوت Man Ist was Erisst

سے ظاہر ہوتا ہے "آدمی کا سارا دارومدار خوراک پر ہے"۔ ہندوستان کے اکثر صوبوں میں لوگوں کی جو غذا ہے اس کا تعین اب تک مقامی حالات سے ہوتا آیا ہے اور اس کا انحصار غذائی اشیا کی اس قسم پر رہا ہے جو اس مقام پر پیدا ہوتی ہے۔ اس کا نتیجہ یہ ہے کہ بعض صوبوں میں لوگوں کی خاص غذا اہم قوت بخش اجزا سے معرا ہوتی

ہے۔ سکھ، گورکھے، مرہٹے، کنڑے، بنگالی اور مدراسی جیسی ہندوستانی قوموں کی جسمانی کارکردگی کے اختلافات کا باعث زیادہ تر ان کی غذا کے اختلافات کو قرار دیا جا سکتا ہے۔" یہ لوگ جو غذائیں ضرورت، عادت یا مذہبی میلان کی بنا پر استعمال کرنے پر مجبور ہیں ان کی حیاتیاتی قدر و قیمت سے ان لوگوں کی کارکردگی کے باہمی اختلافات کا تعلق قطعی طور پر واضح ہو چکا ہے۔ لفٹننٹ کرنل آر میک کیریسن اور دوسرے اشخاص نے ناقص غذا کو جسمانی عدم کارکردگی اور بیماری کا سبب قرار دیتے ہوئے جو تحقیقات کی ہے وہ بہت ہی سبق آموز ہے۔ اس تحقیق سے یہ پتا چلتا ہے کہ بلحاظ غذائیت ہندوستانی غذاؤں کی کیا حیثیت ہے۔ اس تحقیقات سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ چاول جو خاص کر بنگال اور مدراس میں اکثر ہندوستانیوں کی غذا ہے بہت ہی کم قوت غذا ہے جس میں اہم نامیاتی نمکوں کی کمی ہوتی ہے اور جو غذا کے وہ غیر مشخص اجزا مہیا نہیں کرتی جس کو "حیاتین" Vitamins کہا جاتا ہے اور جن کی اہمیت جدید تحقیقات سے آشکارا ہو چکی ہے۔ گیہوں اور گوشت کھانے والی قوموں مثلاً سکھوں، پٹھانوں اور گورکھوں کی جسمانی ساخت، چاول کھانے والے بنگالیوں اور مدراسیوں سے بدرجہا بہتر ہوتی ہے۔ گیہوں، دودھ، مکھن، گوشت وغیرہ کا اضافہ چاول کھانے والے کی غذا میں بہت کچھ اصلاح کر دیتا ہے۔ چنانچہ مرہٹوں کی حد تک ایسا ہی ہے جو زیادہ تر جوار اور باجرا اور بعض اوقات گیہوں اور دودھ بھی استعمال کرتے ہیں۔ غیر موزوں غذا کے روزمرہ استعمال سے جسم کی ساخت اور صحت رفتہ رفتہ خراب ہو جاتی ہے۔ اس مسئلے کو جتنی اہمیت دینی چاہئے نہیں دی جاتی۔ ناقص غذا کا مسئلہ افلاس کے مسئلے سے الگ اور مختلف ہے، اس لیے کہ غذا کے معنی یہ نہیں ہیں کہ اس کی کافی مقدار میسر آئے، بلکہ یہ کہ صحت و توانائی

صد ۱۶۵

کو برقرار رکھنے کے لیے مختلف اجزا متوازن مقدار میں دستیاب ہوں۔ جیسا کہ زرعی کمیشن نے بتلایا ہے، غذائیت کی کمی اور فاقہ ایک ہی نہیں ہیں۔ یہ ہوسکتا ہے کہ ایک شخص کو اپنے جسم کی مناسبت سے زیادہ غذا کھانے کے باوجود کافی غذائیت میسر نہ آتی ہو اور غذا کی مقدار اس سے زیادہ ہو جو وہ غذا مناسب اجزا پر مشتمل ہونے کی صورت میں استعمال کرتا۔ غذا میں بعض ضروری اجزا کی عدم موجودگی سے کمزوری کے امراض پیدا ہوتے ہیں۔ اس لیے ایسے امراض کا رونما ہونا افلاس[1] اور اس کے نتیجے کے طور پر غذا کی قلت کی علامت نہیں ہے۔ جو غذا ناقص تغذیے کا باعث ہو وہ متوازن غذا کے مقابلے میں جو صحت بخش ہوتی ہے، بیش خرچ اور نقصان رساں ہوتی ہے[2]۔ مستند تحقیقات کی بنا پر عام پروپگنڈا کیا جائے تو وہ لوگوں کو یہ بتلانے میں ضرور کامیاب ہوگا کہ مناسب غذا کا انتخاب کیا جائے تو زائد خرچ عائد کیے بغیر جسمانی خوشحالی کے اعتبار سے زیادہ فوائد حاصل ہوسکتے ہیں۔ مشرق کی غفلت و بے پروائی مشہور ہے، چنانچہ یہی ہندوستانی مزدور کی امتیازی خصوصیت ہے اور عام طور پر اس کا سبب زیادہ تر

---

[1] ڈاکٹر سلیٹر نے اس واقعے کی طرف متوجہ کرایا ہے کہ "بعض صورتوں میں معیار زندگی کے بڑھ جانے سے طبعی نقصانات پیدا ہوتے ہیں۔ مثلاً چاول کی گرنیوں کی تعداد میں اضافہ ہوجانے کی وجہ سے گھروالیوں کی تکلیف اور مشقت میں تو بچت ہوگئی لیکن چاول کوٹ کر بھوسا صاف کرنے کی صحت بخش محنت بھی غالباً کم ہوگئی اور اسی کے ساتھ چاول اپنی قوت بخش خاصیت سے بھی اس لیے محروم ہوگیا کہ چاول کا بھوسا کلوں کے ذریعہ سے صاف کرنے میں ان کی سب سے اوپر کی کنی کے ساتھ حیاتین بھی خارج ہوجاتے ہیں۔" دیکھو سلیٹر کی تصنیف محولہ بالا کی تمہید صہ ۱۹ ۔

[2] دیکھو زرعی کمیشن کی رپورٹ صفحہ ۴۹۴ تا صفحہ ۴۹۵ ۔

اس کی غذا ہے جو نہ صرف ناکافی بلکہ غیر متوازن بھی ہے۔ ہمارا سروکار سردست موخر الذکر ہی سے ہے۔

کرنل میاک کے نے تقریباً ۲۵ سال پیشتر بنگال کے قید خانوں کی غذا کی تحقیقات کی تھی جس سے یہ معلوم ہوا کہ غذا ایک ایسا اہم عامل ہے جو لوگوں کی جسمانی نشوونما اور عام خوشحالی کو متاثر کرتا ہے۔ صـ ۱۹۶
انھوں نے یہ خیال ظاہر کیا کہ بنگالی کی خراب جسمانی ساخت اور کمزوری کا باعث غالباً زیادہ تر یہ تھا کہ اس کی غذا میں پروٹین کی کمی تھی۔" اس کے برخلاف بہار و اڑیسہ اور صوبۂ متحدہ سے پنجاب کی طرف شمال میں آگے بڑھئے تو گیہوں کا تناسب غذا میں بتدریج زیادہ سے زیادہ ہوتا جاتا ہے اور اس کی بنا پر آبادی کی جسمانی حالت میں نمایاں تبدیلی پائی جاتی ہے۔[1] کسی خاص صوبے میں غذائی اشیا کی کمی وسائل آمد و رفت اور ذرائع نقل و حمل کی اصلاح و ترقی سے پوری کی جاسکتی ہے۔ اور وہ اس طرح کہ مطلوبہ اشیا دوسرے صوبوں سے حاصل کی جاسکتی ہیں۔ لیکن اس کے معنی یہ ہیں کہ متعلقہ لوگ غذائی اشیا کی طلب کی نوعیت میں تبدیلی پیدا کریں۔ اس غرض کے لیے غذائی معاملات کے بارے میں تعلیم اور معلومات کی ضرورت ہے۔ کرنل میاک کیریسن نے کونور میں جو تحقیقات کی اس کی بنا پر اور شاہی زرعی کمیشن کے ذریعے سے اس کی اطلاع عام ہونے کی بنا پر ملک میں اس مسئلے کے بارے میں بہت بڑی دلچسپی پیدا ہوگئی ہے کہ ایسی باقاعدہ اور سائنٹیفک غذا مقرر کی جائے جو ملک کی آب و ہوا کے اختلافات اور لوگوں کے مختلف پیشوں اور دھندوں کے لحاظ سے موزوں ہو۔ زرعی کمیشن نے لوگوں کی عام صحت کی اصلاح و ترقی کی غرض سے جو تدابیر بطور مشورہ پیش کی ہیں ان میں سے ایک یہ ہے کہ ملک کی مچھلی کے

---

[1] - دیکھو زرعی کمیشن کی رپورٹ صـ۴۹۳ -

ذرائع کو محفوظ کیا جائے اور ان کو ترقی دی جائے۔ اس کام میں عملی حصہ لینے کے لیے وہ حکومت، مقامی مجلسوں اور دیہی برادری کو عام طور پر دعوت دیتا ہے، اس لیے کہ مچھلی کا اضافہ زیادہ تر چاول کھانے والوں کی غذا کی قوت بڑھانے کی بہترین صورت ہوسکتی ہے[1]۔ ہندوستان کے باشندوں کے بڑے حصے کو مچھلی کے استعمال کے بارے میں مذہبی یا دوسرے قسم کے اعتراضات نہیں ہیں اس لیے اس واقع سے پورا پورا فائدہ اٹھانا چاہیئے۔

حال میں چائے نوشی کی عادت کے بڑھ جانے سے غذا کی اصلاح کرنے والوں میں کچھ بے چینی پیدا ہوگئی ہے۔ احاطۂ بمبئی میں چائے نوشی کا رواج خاص طور پر زیادہ ہے۔ ایک زمانہ وہ تھا جبکہ انگلستان میں بھی مصنفوں اور مصلحوں میں چائے نوشی کی برائی کرنے کا فیشن ہوگیا تھا اور چائے پینے والوں کو طرح طرح کی صلواتیں سنائی جاتی تھیں اور ان پر نام رکھے جاتے تھے[2]۔ لیکن وہاں کے مزدور پیشہ طبقے ہر قسم کی مخالفت کے باوجود چائے کے استعمال پر جمے رہے یہاں تک کہ چائے ان کی ضروریات زندگی میں ایک اہم مد بن گئی ہے۔

لہ دیکھو زرعی کمیشن کی رپورٹ صلاا تا صلاا کمیشن یہ بھی مشورہ دیتا ہے کہ ایک مرکزی ادارہ تغذیۂ انسانی Central Institute of Human Nutritien قائم کیا جائے اور اسی کے ساتھ تحقیقات کا بھی انتظام کیا جائے۔ یہ دونوں کام حکومت کی طرف سے انجام دئے جائیں۔ کمیشن یہ مزید سفارش کرتا ہے کہ حیوانی تغذیہ اور انسانی تغذیہ کی تحقیقات کے درمیان زیادہ قریبی ربط قائم کیا جائے اور ان سب ہندوستانی تحقیقاتوں اور سلطنت برطانیہ کے دوسرے علاقوں کی مماثل تحقیقاتوں کے درمیان بھی ربط قائم کیا جائے یہ مسائل اس قدر وسیع ہیں کہ ان کو حل کرنے کے لیے جس قدر علم اور مواد دستیاب ہوسکتا ہو وہ سب مدد کے لیے حاصل کیا جائے۔

ٹہ۔ دیکھو Helen Bosanguet کی کتاب موسوم بہ "معیار زندگی" صفحہ ۳۰۔

چائے نوشی کے بارے میں رائے عامہ میں بھی انقلاب واقع ہوا ہے،
چنانچہ چائے نوشی کو ایک برائی خیال کرنے کے بجائے آج کل "گھریلوپن ف ۱۶۷
اور شراب خواری سے پرہیز" کی علامت خیال کیا جانے لگا ہے۔
چائے نوشی کی حمایت عام طور پر شراب خواری کے بدل اور علاج
کے طور پر کی جاتی ہے۔ ڈاکٹر سلیٹر کی کتاب موسوم بہ "جنوبی ہند کے
بعض دیہات" میں صفحہ ۲۳۲ پر چائے کی حمایت ایک
عجیب طریقے پر کی گئی ہے۔ مصنف نے اس میں یہ لکھا ہے کہ
ہندوستانی کسان اس معاملے میں بہت پیچھے ہیں کہ ان میں عمدہ
مشروبات کا رواج بہت کم ہے۔ ہندوستان کے باشندوں کی
بہت بڑی تعداد گندہ پانی پیتی ہے، جو یا تو دریاؤں اور آب پاشی
کی نہروں سے حاصل کیا جاتا ہے اور ہر قسم کی گندگی سے بھرا ہوتا
یا ٹھیرے ہوئے پانی کے تالابوں سے لیا جاتا ہے جن کی حفاظت
کا کوئی انتظام نہیں ہے۔ ڈاکٹر سلیٹر یہ خیال ظاہر کرتے ہیں کہ "موجودہ
زمانے میں ہندوستان کو جو سب سے بڑے فوائد پہنچائے جا سکتے
ہیں ان میں سے ایک یہ ہے کہ چائے کا رواج عام کیا جائے جو
جوش دی ہوئی پینے کی چیزوں میں سب سے سستی ہے"
وہ ان مساعی کی ستائش کرتے ہیں جو بکنگھم اینڈ کرناٹک ملز کے
منتظموں نے مدراس میں چائے کو مدرسوں میں نیم وقتی طالب علموں
اور مزدوروں کے بچوں میں مقبول بنانے کے لیے کی ہیں۔ لیکن گندہ
پانی پینے کے خطرات سے بچاؤ کی حد تک اب چائے کے فوائد کو مشتبہ
خیال کیا جا سکتا ہے، اس لیے کہ چائے نوشی کی خرابیوں سے قطع نظر
کرتے ہوئے یہ خطرات اس وقت تک دور نہیں ہوتے جب تک کہ
پانی کی کم از کم تھوڑی مقدار بھی پینے کے لیے استعمال ہوتی رہے۔ اس
خطرے سے بچنے کا زیادہ موثر طریقہ یہ ہوگا کہ خالص پانی کی رسد کو
یقینی بنا دیا جائے۔ واقعہ یہ ہے کہ الکحل کے بدل کے طور پر چائے خانوں

کو بلاشبہہ ایک نعمت خیال کرنا چاہئے۔ لیکن اسی کے ساتھ اس میں کوئی شبہہ نہیں ہوسکتا کہ حد سے زیادہ چائے نوشی گرم موسم میں جسمانی نظام کے لیے نقصان رساں ہوتی ہے، خاص کر جبکہ گھٹیا درجے کی چائے استعمال کی جائے جیسا کہ ہندستان کے اکثر چائے خانوں میں کی جاتی ہے۔ ان چائے خانوں میں عام طور پر جیسا گھٹیا قسم کا جوشاندہ ملتا ہے اس کی بجائے معقول طور پر عمدہ چائے کی فروخت کو یقینی بنانے کے لیے بعض تدابیر ضروری معلوم ہوتی ہیں، گو آخر میں سب سے کارگر تدبیر یہی ہوگی کہ خود لوگوں ہی کے ذوق میں اصلاح و تبدیلی کی جائے۔ ہم یہ تسلیم کرچکے ہیں کہ چائے خانے، شراب نوشی کی روزافزوں خرابی کو روکنے میں نمایاں کام کرسکتے ہیں، اور اسی کے ساتھ وہ ایسی کیف آور شئے مہیا کرتے ہیں جو مقابلۃً کم نقصان رساں ہے اور جس کی ضرورت ان لوگوں کی حد تک جنھیں کٹھن اور تھکا دینے والی جسمانی محنت کرنی پڑتی ہو نظر انداز نہیں کی جاسکتی[1]۔

---

[1] جنوبی ہند میں کافی نوشی کا عام رواج ہے، اور اس کی حد تک بھی اسی قسم کے خیالات رونما ہوتے ہیں۔ الکحلی شرابوں کا خرچ اور اس کے بارے میں جو پالیسی اختیار کرنی چاہئے ان کا ذکر بعد میں کیا جائے گا (دیکھو باب ۱۱)۔ معاشیات ہند کے طالب علم کو غیر منظم اور بیجا صرف کی دوسری مشہور مثالیں بآسانی مل جائیں گی، مثلاً شادی اور موت کے بیجا طور پر بھاری اخراجات اور سونے اور چاندی کے زیورات (دیکھو باب ۱۰ فصل ۶۴)۔

۱۶۸

پانچواں باب

نقل وحمل

۱۔ نقل وحمل کی اہمیت معاشی، فوجی، انتظامی، تہذیبی اور معاشری نقطۂ ہائے نظر سے نقل وحمل اسقدر اہمیت رکھتی ہے کہ اس پر مزید زور دینے کی چنداں ضرورت نہیں ہے۔ ہندوستان کی تمام تاریخ میں آمد ورفت کی مشکلات سیاسی و معاشی نشوونما کا تعین کرنے میں بہت ہی غالب عنصر رہی ہیں۔ موجودہ زمانے میں ان مشکلات کو ریل، تار، موٹر اور نقل وحمل کی دوسری شکلوں نے کسی حد تک دور کردیا ہے۔ لیکن یہ مشکلات جدید صنعت کی ترقی میں اب بھی بڑی رکاوٹ پیدا کررہی ہیں۔ ملک کو اس کی ضرورتوں کے مطابق نقل وحمل کے جدید نظام سے آراستہ کرنے کے لیے کثیر اخراجات لاحق ہوں گے۔ ہندوستان ایک چھوٹا سا براعظم ہے، ملک کے اندر دور دور کے مقاموں کو طے کرنا پڑتا ہے، اور ایک علاقے سے دوسرے میں جانے کے لیے بڑی بڑی طبعی رکاوٹیں پیش آتی ہیں۔ ایک اور دقت یہ ہے کہ ایک محدود رقبے میں بھی اندرونی وسائل

آمد و رفت بارش کے موسم میں عام طور پر بالکل منقطع ہو جاتے ہیں علاوہ ازیں قابل جہاز رانی دریاؤں کی حد تک ہندوستان، انگلستان جیسے دوسرے ملکوں کے مقابلے میں کم خوش قسمت ہے۔ چنانچہ اکثر ملکوں میں تجارت کے لیے سہولتیں پیدا کرنے میں خاص کر ریلوں کی ایجاد سے بیشتر ان دریائی راستوں کا بہت ہی اہم حصہ تھا۔

ہندوستان میں انیسویں صدی کے وسط تک ذرائع آمد و رفت ایک حد تک بہت ہی ناقص تھے جس سے اٹھارویں صدی کے وسط کے انگلستان کی یاد تازہ ہوتی تھی اگرچہ آب و ہوا کے زیادہ موافق حالات کے باعث سڑکیں انگلستان کے مقابلے میں ہندوستان میں بہتر تھیں۔ ریلوں کی ابتدا نہیں ہوی تھی۔ ہندوستان کے حکمرانوں خاص کر مغل شاہنشاہوں نے شمالی ہند میں جو چند بڑی شاہراہیں بنائی تھیں وہ اس زمانے کی بہت ہی معمولی ضرورتوں کو پورا کرنے کے لیے بھی کافی نہیں تھیں[1]۔ اکثر نام نہاد سڑکیں محض پاگ ڈنڈی کی شکل رکھتی تھیں اور ملک میں ہر جگہ بیل گاڑیوں کی آمد و رفت سے نشان پڑ جانے کی وجہ سے یہ راستے بن گئے تھے۔ بارش کے موسم میں بیل گاڑیوں کی آمد و رفت بھی ان راستوں سے بڑی حد تک ناممکن ہو جاتی تھی۔ ملک کے اندرونی حصے تک رسائی حاصل کرنے کا واحد ذریعہ لدو جانوروں کے کارروان تھے۔ علاوہ ازیں سڑکیں غیر محفوظ تھیں اور ان پر ٹھگ اور پنڈاری جیسے ڈاکوؤں کی عملداری تھی۔ جہاز رانی کے لایق کوئی قابل ذکر نہریں بھی نہ تھیں، اگرچہ گنگا اور سندھ کے ساحلی خطے جیسے چند علاقے جو اس زمانے میں تجارت کے لیے فطری طور پر بڑی شاہراہیں تھیں اور سمندر کے کنارے کے علاقے دوسرے

---

[1] دیکھو ڈبلیو ۔ ایچ ۔ مورلینڈ کی کتاب موسوم بہ ”ہندوستان شہنشاہ اکبر کی وفات کے زمانے میں“ ص ۱۶۶ تا ص ۱۶۷ ۔

مقاموں کے مقابلے میں زیادہ موافق محل وقوع رکھتے تھے۔ شمالی ہند کے ۱۶۹
وسیع میدان گرما کے موسم میں اس لیے آسانی کے ساتھ عبور و مرور کے قابل تھے کہ وہاں کے دریا جہاز رانی کے قابل تھے اور چند سڑکیں بھی بنا دی گئی تھیں۔ چنانچہ بحیثیت مجموعی شمالی ہند کی حالت جزیرہ نما کے مقابلے میں جو ایک ناہموار اور کوہستانی علاقہ ہے اور دریائی نقل و حمل کی سہولتیں بھی بجز دونوں ساحلوں کے بہت کم رکھتا ہے بدرجہا اطمینان بخش تھی۔

ناقص ذرائع آمد و رفت کے معاشی و معاشری اثرات پر ہم پہلے بحث کر چکے ہیں اور یہ بیان کر چکے ہیں کہ گاؤں باقی دنیا سے الگ تھلگ خود مکتفی زندگی بسر کر رہا تھا اور مقامی معیشت کا دور دورہ تھا جس سے بازاروں کی وسعت اور تقسیم عمل کے بارے میں کئی مشکلات رونما ہو رہی تھیں؛ مزدور غیر نقل پذیر اور لوگ قدامت پسند تھے۔ معاشی زندگی معمولاً خوش گوار اور پرسکون تھی مگر قحط و خشک سالی کے زمانے میں پریشانی کا سامنا ہوتا تھا[۱]۔ لارڈ ڈلہوزی کے عہد حکومت میں ذرائع نقل و حمل اور وسائل آمد و رفت میں جدید اصلاح و ترقی کی بدولت حقیقی معاشی و معاشری انقلاب رونما ہوا۔ لارڈ ڈلہوزی نے نہایت شد و مد کے ساتھ تعمیرات عامہ کی پالیسی پر عمل شروع کیا۔ اس سلسلے میں جو مختلف کام کئے گئے ان کا ذکر ہم مختصر طور پر اس باب میں کریں گے۔

سہولت بحث کی خاطر ہم اس موضوع کو تین بڑے حصوں میں تقسیم کریں گے:-

(۱) ریلیں، جو موجودہ زمانے میں ہندوستان کے وسائل آمد و رفت میں حد درجہ اہمیت رکھتی ہیں؛

۱۔ دیکھو جلد اول باب (۵)۔

(۲) سڑکیں، اور
(۳) دریائی راستے۔[1]

ریلیں

۲۔ حکومت اور ریلوے لائینوں کے باہمی تعلقات کا اختلاف[2]

ہندوستانی ریلوں کی ایک امتیازی خصوصیت یہ ہے کہ ملکیت اور انتظام کے بارے میں حکومت اور ریلوں کے باہمی تعلقات میں اختلاف پایا جاتا ہے۔ ان اہم لائینوں میں سے جو برطانوی ہند میں ہیں یا جن میں حکومت ہند کو دلچسپی ہے۔ چار لائنیں حکومت کی ملک اور نگرانی میں کام کر رہی۔ یعنی نارتھ ویسٹرن ریلوے (ین، ڈبلیو آر)؛ ایسٹرن بنگال ریلوے (ای، بی، آر)؛ ایسٹ انڈین ریلوے (ای، آئی، آر) جس کے ساتھ اودھ انڈ روہیل کھنڈ ریلوے (او، آر، آر) یکم جولائی ۱۹۲۹ء سے ضم کر دی گئی ہے؛ اور گریٹ انڈین پنن سولا ریلوے (جی، آئی، پی)[3]۔ پانچ لائینوں کی مالک حکومت ہے لیکن ان کا انتظام حکومت کی طرف سے کمپنیاں کرتی ہیں جن کے مفاد کی ضمانت حکومت کی طرف سے کر دی گئی ہے؛ مثلاً

---

[1] کچھ سال ادھر سے ہوائی نقل وحمل نے بھی نئی اہمیت حاصل کر لی ہے اور اس کا قرینہ پایا جاتا ہے کہ ملک کے وسائل نقل وحمل میں مزید انقلاب رونما ہو۔

[2] دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ Report on Indian Railways بابتہ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء) جلد اول ضمیمہ (ب)۔

[3] یکم اپریل ۱۹۳۷ء سے برما، برطانوی ہند سے الگ ہو گیا تو برما کی ریلیں ہندوستانی سرکاری ریلوں سے الگ کر دی گئیں۔

بی، بی اینڈ سی، آئی ریلوے؛ مدراس اینڈ سدرن مرہٹہ ریلوے؛ آسام بنگال ریلوے؛ بنگال ناگپور ریلوے اور ساؤتھ انڈین ریلوے۔ دو اہم لائنیں یعنی بنگال اینڈ نارتھ ویسٹرن ریلوے اور روہیل کھنڈ اینڈ کمایون ریلوے اور کئی دوسری کم اہمیت رکھنے والی لائنیں۔ خانگی کمپنیوں کی ملک ہیں جن میں سے چند تو مالک کمپنیوں کے زیر انتظام ہیں اور بعض حکومت کی نگرانی میں یا ان کمپنیوں کی نگرانی میں کام کرتی ہیں جو سرکاری ملکیت کی ریلوں کو چلاتی ہیں۔ اس کے علاوہ کئی چھوٹی لائنیں ہیں جو ڈسٹرکٹ بورڈوں کی ملک ہیں یا ان بورڈوں کی طرف سے عطا کردہ ضمانت سے فائدہ اٹھاتی ہیں۔ بعض ہندوستانی ریاستوں کی بھی اپنی الگ ریلیں ہیں، مثلاً ہز اگزالٹیڈ ہائی نس دی نظام اسٹیٹ ریلوے (ین، یس، آر) جو سنہ ۱۹۳۰ء سے قبل تک کمپنی کی ملک تھی اور نظامس گارنٹیڈ اسٹیٹ ریلوے (ین، جی، یس، آر) کے نام سے موسوم تھی۔ ۳۱ مارچ سنہ ۱۹۳۷ء تک ہندوستانی ریلوے لائینوں کا مجموعی طول ۴۳٬۰۲۸ میل تھا جس کے منجملہ سرکاری ملکیت کی ریلوں کا طول ۳۱٬۷۲۹ میل یا مجموعی طول کا تقریباً ۷۴ فی صد تھا، اور حکومت کے براہ راست زیر انتظام ریلوں کا طول ۱۹٬۱۴۲ میل یا تقریباً ۴۴ فی صد تھا۔　صفحہ ۱۷۰

۳۔ ریلوں کی تاریخ کے اہم دورے۔

ریلوں کا انتظام جس ایجنسی کے ذریعے سے کیا جاتا ہے اس کے مختلف و پیچیدہ حالات و شرائط کو سمجھنے اور مختلف قسموں کی کمپنیوں سے حکومت کے تعلقات معلوم کرنے کی غرض سے یہ ضروری ہے کہ ہندوستانی ریلوں کی تاریخ پر اور حکومت کی ریلوے پالیسی کے متعدد تغیرات پر جو اس دوران میں رونما ہوئے ایک نظر ڈالی جائے۔

ہندوستانی ریلوں کی تاریخ کو کم و بیش چھ جدا دوروں میں تقسیم کیا جا سکتا ہے۔ (۱) سنہ ۱۸۴۴ء تا سنہ ۱۸۶۹ء قدیم ضمانتی طریق؛ (۲) سنہ ۱۸۶۹ء تا سنہ ۱۸۷۹ء حکومت کا ریلیں بنانا اور انتظام کرنا؛ (۳) سنہ ۱۸۷۹ء تا سنہ ۱۹۰۰ء جدید ضمانتی طریق؛ (۴) سنہ ۱۹۰۰ء تا سنہ ۱۹۱۱ء

عاجلانہ توسیع اور اصلاح و ترقی، اور ریلوے سے نفع ملنا شروع ہونا؛ (۵) ۱۹۱۴ء تا ۱۹۲۱ء جنگ عظیم کے حالات کے زیر اثر ریلوے نظام کا خراب ہونا؛ اور (۶) ۱۹۲۱ء کے بعد کا زمانہ اکورتھ کمیٹی کا تقرر، اور حکومت کی راست نگرانی اور اس کے راست انتظام کی بنیاد پر ریلوے پالیسی کی ازسرنو تشکیل۔

۴۔ قدیم ضمانتی طریق ۱۸۴۴ء تا ۱۸۶۹ء

ریلوں کا جال بچھانے کی اولین تجاویز ۱۸۴۴ء میں پیش کی گئیں جن کی رو سے یہ طے پایا کہ انگلستان میں قائم شدہ ریلوے کمپنیاں جن کو ایسٹ انڈیا کمپنی ایک مقررہ منافع کی ضمانت دے ریلوے لائن بنائیں۔ چنانچہ ایسٹ انڈین ریلوے کمپنی اور گریٹ انڈین پنن سولا ریلوے کمپنی سے علی الترتیب کلکتہ اور بمبئی کے قریب دو چھوٹی ریلوے لائنیں بنانے کا معاہدہ کیا گیا۔ لیکن ہندوستانی ریلوں کی تعمیر اور ان کا انتظام ضمانتی کمپنیوں کو سپرد کرنے کی تدبیر پر ۱۸۵۳ء تک عمل نہیں کیا گیا۔ چنانچہ لارڈ ڈلہوزی نے ۱۸۵۳ء میں اس مسئلے کے بارے میں جو مشہور یادداشت پیش کی اس نے حکومت کی پالیسی کا رخ اس سمت میں قطعی طور پر پھیر دیا لارڈ ڈلہوزی نے اپنی یادداشت میں اس امر پر زور دیا کہ ٹرنک لائینوں کا ایک نظام قائم کیا جائے اور ہر پریسیڈنسی کے اندرونی علاقے کو اس کی بڑی بندرگاہ سے اور ہر پریسیڈنسی کو ایک دوسرے سے ملحق کیا جائے۔

انگلستان اور ہندوستان دونوں کو ریلوں سے فوائد حاصل ہونے کی انھیں جو توقع تھی اس کو انھوں نے حسب ذیل الفاظ میں بیان کیا: ص ۱۷۱

یہاں ایسے بڑے بڑے علاقے موجود ہیں جن میں پیداوار بکثرت ہوتی ہے۔ لیکن وہ اس پیداوار کی نکاسی نہیں کر سکتے۔ بعض علاقوں میں پیداوار تو اتنی زیادہ نہیں ہے لیکن اسی کو صرف طلب کے مقام تک لیجانے کا انتظام ہو جائے تو وہ بہت زیادہ مقدار تیار کر سکتے ہیں۔ ہندوستان میں جو تھوڑی بہت کپاس ہوتی ہے وہ انگلستان کو

شدت کے ساتھ مطلوب ہے۔ اگر آیندہ دور دور کے میدانوں سے ایسی بندرگاہوں تک کپاس کی ڈھلوائی کا مناسب انتظام ہو جائے جو اس کو جہازوں میں لاد کر بھجوانے کے لیے موزوں ہوں تو ملک میں کپاس کی عمدہ قسم اور زیادہ مقدار تیار ہونے لگے گی۔ جیسا کہ سب کو معلوم ہے ہندوستان کے اندرونی بازاروں میں یورپی اشیا کی مانگ، تجارتی سہولتوں کے اضافے کی وجہ سے روز افزوں ہے۔" ہماری بندرگاہوں میں دنیا کے ہر حصے کے جہاز پیداوار کی تلاش میں جوق جوق آتے ہیں۔ یہ پیداوار ملک کے اندرونی علاقے میں موجود ہے یا وہاں سے حاصل کی جاسکتی ہے۔ لیکن موجودہ زمانے میں اس کو جہازوں تک پہنچانے کا ہمارے پاس کوئی ذریعہ نہیں ہے۔ کرۂ ارض کے اس گوشے میں نئے نئے بازار ایسے حالات کے تحت کھل رہے ہیں جن کی اہمیت اور قدر و قیمت کے بارے میں کوئی عقلمند سے عقلمند شخص بھی پیش اندازہ یا ان کی آیندہ توسیع و ترقی کا تخمینہ نہیں کرسکتا۔"
انھوں نے ریلوں کو حکومت کی براہ راست نگرانی میں بنانے پر حکومت کے زیر ہدایت کمپنیوں کے ذریعے سے بنوانے کو ترجیح دیتے ہوئے اپنے خاص اسباب پیش کیے۔ ان کو سرکاری انجینیروں کی قابلیت کے بارے میں کسی قسم کا شبہہ نہ تھا، لیکن وہ یہ خیال کرتے تھے کہ تجارتی معاملات اور کاروبار کو خاص کر ہندوستان میں حکومت کے فرائض میں داخل کرنا نامناسب تھا؛ اس لیے کہ یہاں عوام کو حکومت پر ہر چیز کے لیے انحصار کرنے کی جو عادت پڑی ہوئی تھی اس کی حوصلہ شکنی ضروری تھی۔ لارڈ ڈلہوزی کو یہ اطمینان تھا کہ برطانوی کمپنیوں کے ذریعے سے ریلیں بہ عجلت تعمیر کروانے کا ایک نتیجہ یہ ہوگا کہ ہندوستان کی تجارت اور صنعت میں انگلستان کے سرمائے اور مہم کی وسیع پیمانے پر کھپت ہوگی۔

لارڈ ڈلہوزی کی تجویز کے مطابق ہندوستان کے مختلف حصوں میں

ریلوے لائن بنانے اور ریلیں چلانے کے لیے ۱۸۵۴ء اور ۱۸۶۰ء کے درمیان آٹھ کمپنیوں سے معاہدے کئے گیے۔ غدر کے زمانے میں نقل وحمل کے ناقص انتظام کے باعث فوج، سامان اور اشیا کی نقل وحرکت میں سنگین رکاوٹیں پیش آئیں۔ اس تلخ تجربے نے ریلوں کی تعمیر کے حق میں تازہ محرک کا کام کیا۔ ابتدائی ضمانتی کمپنیوں سے جو معاہدے کیے گئے تھے ان کی بڑی خصوصیات حسب ذیل تھیں:۔

(۱) زمین مفت دی گئی؛

(۲) ۴½ تا ۵ فی صد شرح سود کی ضمانت دی گئی اور یہ سود ۲۲ پنس فی روپے کے حساب سے قابل ادائی تھا؛

(۳) کمپنیوں کو جو خالص نفع ملے اس کا نصف حصہ حکومت کو دیا جائے تاکہ وہ اس نقصان کی تلافی کر سکے جو اس کو سود کی ضمانت کو پورا کرنے میں لاحق ہوا ہو، اور باقی نفع حصہ داروں میں تقسیم کر دیا جائے۔

(۴) حکومت نے بجز عملے کے انتخاب کے تقریباً سب اہم معاملات میں نگرانی اور تنقیح کے اختیارات اپنے لیے محفوظ رکھے؛

(۵) حکومت کو یہ اختیار تھا کہ ۲۵ سال یا ۵۰ سال گزرنے پر کمپنیوں کو پورا معاوضہ دے کر ریلیں خرید لے۔

یہ طریقہ حکومت کے مالی ذرائع کے حق میں جونک ثابت ہوا اور ص۱۷۲
ہندوستان کے محصول ادا کرنے والے کے لیے بار ہو گیا۔ اس لیے کہ کمپنیاں ۵ فی صد نفع حاصل نہ کر سکیں اور اس کمی کو پورا کرنے کا مطالبہ حکومت سے کرتی تھیں۔ چنانچہ ۱۸۶۹ء تک ریلوے کے موازنے میں جو گھاٹا آیا اس کی تعداد ایک کروڑ ۶۶ لاکھ ۵۰ ہزار روپے تھی۔ کئی نقادوں نے اس گھاٹے کو کمپنیوں کے اخراجات میں بے احتیاطی کی طرف منسوب کیا اور یہ خیال ظاہر کیا کہ ضمانتی طریق کے تحت کفایت شعاری سے کام لینے کا کوئی محرک ہی نہیں پیدا ہو سکتا۔ ان

نقادوں میں لارڈ لارنس بھی تھے جنھوں نے ۱۸۶۷ء میں اپنی ایک یادداشت میں ضمانتی طریقے کی سخت مذمت کی تھی[1]۔ لیکن اکورتھ کمیٹی نے یہ خیال ظاہر کیا کہ انگریزی کمپنیاں قائم کرنا ہی درست تھا، اس لیے کہ ہندوستان میں ایک طرف ریلوں کی شدید ضرورت تھی تو دوسری طرف ہندوستانی اصل شرمیلا تھا۔ ان حالات میں برطانوی اصل لانے کے لیے کوئی خاص کشش مہیا کرنا ضروری تھا۔ لیکن دوسروں نے اس پالیسی کی دانائی پر شبہہ کیا اور اس بات کو ماننے سے انکار کر دیا کہ صرف منافع کی مقررہ شرح کی ضمانت کی ترغیب دیکر ہی انگلستان کے اصل کو یہاں کھینچا جا سکتا ہے۔ مثلاً ولیم تھارن ٹن نے یہ شہادت پیش کی کہ اگر ضمانت نہ دی جاتی تب بھی انگلستان کا سرمایہ ریلیں بنانے کے لیے ہندوستان جاتا، اس لیے کہ انگلستان میں سرمایہ کثیر مقدار میں موجود تھا جس کو وطن میں نفع بخش طور پر مشغول کرنے کا کوئی میدان نہ تھا اور جو اسی وجہ سے جنوبی امریکا اور دوسرے ملکوں میں نکلنے کے لیے راستہ ڈھونڈھ رہا تھا۔ پس یہ خیال غلط تھا کہ وہ ہندوستان آنے سے پے در پے گریز کرتا[2]۔ یہ مفروضہ بھی غیر ثابت رہ جاتا ہے کہ جس شرح سود کی حقیقت میں ضمانت دی گئی تھی وہ دراصل ضروری تھی۔ اس بات کو مان لینے کے معقول اسباب ہیں کہ شرح سود میں معتد بہ کمی کرنے کے باوجود برطانوی اصل اور مہم کو یہاں آنے کی ترغیب ہو سکتی تھی۔ اس لیے

لے۔ دیکھو آر۔ دت کی کتاب موسوم بہ "ہندوستان کی معاشی تاریخ عہد وکٹوریہ میں" صفحہ ۳۵۵ و ۳۵۶۔

لے دیکھو آر۔ دت کی کتاب Economic History of India in the Victorian age "عہد وکٹوریہ میں ہندوستان کی معاشی تاریخ" صفحہ ۳۹۔

کہ اس زمانے میں انگلستان کے زر کے بازار میں قرضہ آسان شرائط کے ساتھ مل سکتا تھا۔ اس استدلال کو حکومت کے متعاقب تجربے سے تقویت پہنچی جب کہ حکومت کسی زیادہ وقت کے بغیر نظر ثانی کردہ ضمانتی طریق کے تحت ایسے شرائط پر معاہدے کرنے کے قابل ہوئی جو کمپنی کے حق میں ضمانتی شرح سود اور دوسرے مراعات کے بارے میں کمتر موافق تھیں۔ کمپنیوں کی حد تک غیر ضروری طور پر فیاضانہ شرائط منظور کرنے کے باعث ملک کو جو نقصان ہو رہا تھا اس سے قطع نظر کرتے ہوئے یہ بھی بتلایا جا سکتا ہے کہ جہاں حکومت نے ریلوں کو ترقی دینے میں اپنی عملی دلچسپی کا ثبوت دیا وہاں اس نے ان صنعتوں میں سے کسی کو فروغ دینے کی کوشش ہی نہیں کی جو ریلوں کے مطلوبہ سامان کی فراہمی کے لیے ضروری تھیں، اور اس کی وجہ سے ریلیں اور بھی زیادہ بیش خرچ بن گئیں۔ ص۱۷۲

۵۔ حکومت کا ریلیں بنانا اور چلانا ۱۸۶۹ء تا ۱۸۷۹ء

قدیم ضمانتی طریق کے مالی نتائج سے بے اطمینانی محسوس کر کے حکومت نے ۱۸۶۲ء تا ۱۸۶۴ء میں ہندوستان میں ریلیں ایسی شرائط پر بنانے کی ایک ناکام کوشش کی جو قدیم کمپنیوں کے ساتھ کئے ہوئے معاہدوں کے مقابلے میں حکومت کے لیے زیادہ موافق تھیں چنانچہ انڈین برانچ لائن کمپنی جیسی چند کمپنیوں کو جس نے بعد میں اپنا نام بدل کر اودھ اینڈ روہیل کھنڈ کمپنی رکھا، ضمانت کے بجائے فی میل لائن کے حساب سے کچھ مقررہ شرح پر سالانہ امداد منظور کی گئی حکومت ہند قدیم ضمانتی طریق جاری رکھنے کے لیے تیار نہ تھی۔ اور اس کے اعتراضات یہ تھے کہ کمپنیاں اخراجات میں بے احتیاطی سے کام لیتی تھیں، حکومت کمپنیوں کی مؤثر طریق پر نگرانی نہیں کر سکتی تھی، کمپنیوں کے سرمایے پر ایک مقررہ شرح سود کی ضمانت دینے سے حکومت کو کئی مشکلات کا سامنا کرنا پڑتا تھا اور حکومت کو ریلوں کے بچے ہوئے نفع سے

اپنا حصہ حاصل کرنے کی توقع بعید از امکان معلوم ہوتی تھی۔ لہذا دو اہم تبدیلیاں کی گئیں۔ جی، آئی، پی ریلوے جیسی بڑی اور اہم ریلوے کمپنیوں میں سے بعض کی حد تک زائد منافع کی تقسیم کے بارے میں جو انتظامات تھے اس طرح ان میں تبدیلی کر دی گئی جس کی بنا پر حکومت ششماہی پر زائد منافع کے نصف حصے کا مطالبہ غیر مشروط طور پر کر سکتی تھی۔ اس کے معاوضے میں حکومت معاہدوں کی ابتدائی تاریخوں سے پہلے ۲۵ سال کے ختم پر لائنوں کو خریدنے کے متعلق اپنے حق سے دست بردار ہو گئی۔ پالیسی کی اس سے بھی زیادہ اہم تبدیلی جو انیسویں صدی کے چھٹے دہے میں جبکہ اصول غیر مداخلت کے خیالات کا دور دورہ تھا بہت نمایاں تھی اس وقت رونما ہوئی جبکہ وزیر ہند نے یہ فیصلہ کیا کہ ہندوستان میں نئی لائنوں کے لیے مطلوبہ سرمایے کی حد تک حکومت کو چاہئے کہ اپنے ذاتی اعتبار سے اور ارزاں طریق تعمیر سے جس کو استعمال کرنے کی وہ توقع کر رہی تھی پورا پورا فائدہ اٹھائے۔ چنانچہ ۱۸۶۹ء کے بعد کئی سال تک حکومت زیادہ تر براہ راست سرمایہ لگاتی رہی۔ اور ضمانتی کمپنیوں سے کسی قسم کے تازہ معاہدے نہیں کیے گئے۔ طے پایا کہ سرکاری انتظام کے تحت چلنے والی ریلوں کے بنانے کے لیے سالانہ ۲ ملین پونڈ تک قرضہ حاصل کیا جائے اور ایک نئی اور ارزاں پٹری کو جسے میٹر گیج کہا جاتا تھا اختیار کیا گیا۔ اس کے بعد پر زور طریقے پر ریلوں کی تعمیر کی گئی اور جہاں تک مصارف کا تعلق تھا۔ بہتر نتائج برآمد ہوئے۔ لیکن سب سے بڑی دقت یہ تھی کہ سرمایے کو مسلسل اور کافی مقدار میں فراہم کرنا دشوار تھا۔ سب سے اول سندھ اور پنجاب کی لائنوں کو جو بعد میں نارتھ ویسٹرن ریلوے کے نام سے موسوم ہوئیں فوجی حکمت عملی کے اسباب کی بنا پر میٹر گیج سے براڈ گیج میں تبدیل کرنا پڑا۔ دوسرے یہ کہ روپے کی گرتی ہوئی شرح تبادلہ اور ۱۸۷۴ء اور ۱۸۷۹ء کے درمیان قحطوں نے خزانوں پر جو بار ڈالا اس کے باعث حکومت کی مالی مشکلات

بڑھ گئیں - ان مشکلات میں سرحدی جنگ سے جو افغانستان سے لڑی گئی مزید اضافہ ہوگیا۔ علاوہ ازیں سنہ ۱۸۸۰ء کے قحط کمیشن نے ۵۰۰۰ میل کی زاید ریلوے لائن کی شدید ضرورت بتائی تھی اور یہ کہ ملک کو قحطوں سے اس وقت تک محفوظ نہیں خیال کیا جاسکتا جب تک کہ ہندوستانی ریلوے لائنوں کا طول بڑھا کر ۲۰ ہزار میل نہ کردیا جائے۔ اس طرح حکومت ص۱۷۳ یہ نتیجہ اخذ کرنے پر مجبور ہوگئی کہ قحط کمیشن نے جس قدر جلد کام کرنے کی سفارش کی تھی اس کے مطابق ریلیں بنانے کے لیے تنہا حکومت ہی کافی سرمایہ فراہم نہیں کرسکتی، اور دوبارہ یہ فیصلہ کیا گیا کہ مستعار سرمایے سے جو خانگی کمپنیاں مہیا کریں مدد لی جائے، خاص کر اس وجہ سے کہ اس وقت یہ خیال کیا گیا تھا کہ حکومت سالانہ جتنی مقدار میں قرضہ حاصل کر رہی تھی اس کو معین کرنا ضروری تھا۔

۶۔ نیا ضمانتی طریق سنہ ۱۸۷۹ء تا سنہ ۱۹۰۰ء۔

اس طرح ریلوں کے سرکاری انتظام کی تائید میں خیالات کی جو رو تھی اس کا زور انیسویں صدی کے آٹھویں دہے تک بڑی حد تک ٹوٹ گیا، اور ریلوے کی تاریخ میں نئے دور کا آغاز اس وقت ہوا جبکہ حکومت نے قحط کمیشن کی سفارش کے مطابق قدیم شرائط میں کچھ تبدیلیاں کرکے ضمانتی کمپنیوں کے ذریعے سے کام لینے کا دوبارہ فیصلہ کیا۔ چنانچہ بنگال، ناگپور ریلوے کمپنی اور سدرن مرہٹہ ریلوے کمپنی جیسی نئی ضمانتی کمپنیوں سے معاہدے کیے گئے۔ اس طرح نئے ضمانتی طریق کی اہم امتیازی خصوصیات حسب ذیل تھیں :۔

(۱) کمپنیاں جو لائنیں بنائیں گی وہ وزیر ہند کی ملک متصور ہوں گی، جن کو یہ حق حاصل ہوگا کہ معاہدے کی ابتدا سے تقریباً ۲۵ سال گزرنے پر یا اس کے بعد ہر دس سال کی مدت کے ختم پر کمپنیوں کے لگائے ہوئے سرمایے کو مساوات پر ادا کرکے معاہدے کو کالعدم قرار دیں،

(۲) کمپنیوں کے فراہم کردہ سرمایے پر نسبتہً کم شرح سود کی ضمانت

دی گئی، چنانچہ شرح عام طور پر $3\frac{1}{2}$ فی صد رکھی گئی۔

(۳) حکومت نے اپنے لیے فاضل منافع کا نسبتہً زیادہ حصہ مقرر کیا جو بالعموم $\frac{3}{5}$ طے پایا۔

اس طرح جدید طریقے کے تحت جو لائنیں بنائی گئیں وہ شروع ہی سے حکومت کی ملک رہیں اگرچہ کمپنیوں کو ان کے فراہم کئے ہوئے سرمایے کے ایک جزو پر کسی حد تک شرح سود کی ضمانت دی گئی اور کمپنیوں کو اس کی اجازت دی گئی کہ لائنوں کی تکمیل پر ان کا انتظام کریں۔

اس طرح جب قدیم ضمانتی کمپنیوں کے معاہدے کی مدت ختم ہوگئی تو حکومت نے معاہدے کو ختم کر دینے کے لیے اپنے حق و اختیار سے کام لیا، اگرچہ اس حق سے مختلف صورتوں میں مختلف طریقے سے کام لیا گیا۔ بعض صورتوں میں مثلاً ایسٹرن بنگال، اودھ روہیل کھنڈ اور سندھ پنجاب ریلوں کے بارے میں لائنیں خرید کر سرکاری انتظام کے تحت لے لی گئیں۔ لیکن دوسری صورتوں یعنی ای، آئی آر اور جی، آئی، پی کی حد تک لائنیں خرید تو لی گئیں لیکن ان ہی کمپنیوں کو نظر ثانی کردہ معاہدوں کے تحت انتظام کے لیے دوبارہ دیدی گئیں۔ علیٰ ہٰذا جب نئی ضمانتی کمپنیوں کے معاہدے کی مدت ختم ہوئی تو یہ انتظام کیا گیا کہ یہی کمپنیاں نگرانی کا سلسلہ جاری رکھیں مگر حکومت نے مختلف طریقوں سے اپنے لیے زیادہ موافق شرایط حاصل کئے۔ مثلاً سرمایے میں کمپنی کے حصے کو اور ضمانت دادہ شرح سود کو کم کر دیا گیا اور زائد منافع کی تقسیم کے متعلق فقروں میں مزید ترمیم و تبدیل کر دیا گیا۔ ص ۱۷۰

۷۔ موجودہ صورت حال

حکومت اور ضمانتی کمپنیوں کے موجودہ باہمی تعلقات کو اس موقع پر مختصر طور پر بیان کر دینا مناسب ہوگا۔ حکومت آج کل ٹرنک لائنوں کے بڑے حصے کی مالک بنی ہوئی ہے۔ سرمایے کا بیشتر حصہ اس کی ملک بن گیا ہے۔ جس کو اس نے یا تو ابتدا میں خود ہی فراہم کیا تھا یا بعد میں کمپنیوں سے

قدیم معاہدوں کے ختم ہونے پر حاصل کر لیا۔ اس طرح شروع میں کمپنیوں نے جو سرمایہ لگایا وہ موجودہ ریلوے لائنوں کی مجموعی لاگت کا بہت ہی قلیل جزو ہے۔ مزید سرمایے کی ضرورت ہونے کی صورت میں حکومت کو یہ اختیار حاصل ہے کہ اس کو یا تو خود فراہم کرے یا کمپنیوں کے ذریعے سے فراہم کرائے۔ ریلوں کا انتظام بجز چند صورتوں کے کمپنیوں کے ہاتھ میں چھوڑا گیا ہے۔ پھر بھی عام نگرانی حکومت ہی کی رہتی ہے۔ چنانچہ اس غرض سے ایک ریلوے بورڈ ۱۹۰۵ئہ سے قائم کر دیا گیا ہے جو ریلوں کے پہیہ دار سامان اور مرمت کے معیاروں کی نگہداشت کرتا ہے، تحفظ عامہ کا ذمہ دار ہوتا ہے، ریلوے کے نظاموں میں ربط پیدا کرتا ہے اور ٹرین سروس، مسافروں اور حمل و نقل کے کرایوں وغیرہ کی نگرانی کرتا ہے۔ حکومت کو یہ بھی اختیار حاصل ہے کہ کمپنیوں کی مجالس نظما میں حکومت کا ایک نمایندہ مقرر کرے۔ یہ سب معاہدے بجز اس معاہدے کے جو ۲۵ سال کی مدت کے لیے کیا گیا ہو وزیر ہند کی مرضی سے مقررہ تاریخوں پر کمپنیوں کا پورا سرمایہ ادا کر کے ختم کئے جا سکتے ہیں۔ چنانچہ ان معاہدوں میں سے آخری معاہدہ جس کی مدت ختم ہونے والی ہے۔ بنگال، ناگپور ریلوے سے کیا گیا تھا اور وہ ۱۹۵۰ئہ میں اختتام کو پہنچیگا۔[1]

۸۔ ریلوے شاخوں کی کمپنیاں

اس زمانے میں دوسری قسم کی ریلوے کمپنیاں بھی وجود میں آئیں۔ ہندوستانی ریاستوں کو اپنے علاقے کے اندر ریلیں بنانے کا مشورہ دیا گیا۔ چنانچہ سلطنت حیدرآباد نے اس سمت میں سب سے پہلے قدم اٹھایا اور سرکار کی جانب سے ریلوے کمپنی کو ضمانت دی گئی۔ اس طرح

---

[1] حال میں ریلوں کے انتظام کا حکومت کے ہاتھوں میں منتقل ہو جانا نئی پالیسی کے آغاز کی نشان دہی کرتا ہے جس کو بعد میں بیان کیا جائے گا۔

دیسی ریاستوں نے قریب قریب ۵ ہزار میل ریلوے لائنیں بنائی جس کے بڑے حصّے کی وہ خود ہی مالک ہیں۔ اس بات کی ہمت افزائی کی گئی کہ برانچ لائن کمپنیاں معاون لائنیں بنائیں۔ سنہ ۱۸۹۳ء میں برانچ لائنوں کو ایک پیشکش دیا گیا کہ انھیں میں لائنوں سے ٹرافک کا تبادلہ کرنے سے جو خام آمدنی ہو اس پر کچھ کٹوتی دی جائے گی تاکہ مقسوم ۴ فی صد تک بڑھ سکے۔ کٹوتی کے یہ شرائط غیر ترغیب دہ ہونے کی وجہ سے ان کی وقتاً فوقتاً نظر ثانی کی گئی تاکہ ایک قطعی ضمانت مہیا کی جائے اور زائد منافع میں حصہ دیا جائے یا زیادہ موافق کٹوتی دی جائے تاکہ بازار کے حالات سے مطابقت پیدا کی جاسکے۔ ان شرائط کے تحت کئی برانچ لائن کی کمپنیاں قائم کی گئیں۔ لیکن بحیثیت مجموعی اس طریقے پر مالی حیثیت سے کام اچھی طرح نہیں ہوا۔ چنانچہ اکورتھ صفحہ ۱۷۱
کمیٹی نے اس پر سخت نکتہ چینی کی اور اس کو گاڑی کے پانچویں پہیے سے تعبیر کیا۔ گو کمیٹی نے یہ تسلیم کیا کہ اس کی بدولت جتنی لائنیں بنائی جاسکتی تھیں وہ دوسری صورت میں ممکن نہ تھیں پھر بھی یہ سفارش کی کہ حکومت کو چاہئے کہ قدیم پالیسی ترک کردے یعنی موجودہ برانچ لائن کمپنیوں کو ختم کرکے ان کی تعداد گھٹا دے اور ایسی لائنیں خود ہی بنائے بجز اس صورت کے جبکہ کسی وجہ سے وہ کافی سرمایہ مہیا نہ کرسکتی ہو یا نہ کرنا چاہتی ہو۔ لیکن ایسی کوئی وجہ پیدا ہونے کا بظاہر کوئی اندیشہ نہ تھا۔ ان سفارشوں کے مطابق حکومت نے سنہ ۱۹۲۵ء میں یہ فیصلہ کیا کہ شاخوں اور معاون لائنوں کے بنانے کے لیے خود ہی ضروری سرمایہ مہیا کرے۔ حکومت نے ایسی لائنیں خالص مقامی یا انتظامی سہولت کی خاطر بنانے پر بھی آمادگی ظاہر کی بشرطیکہ متعلقہ مقامی حکومت ریلوے بورڈ کو یہ اطمینان دلائے کہ نقصان کو وہ برداشت کرے گی

۹۔ ریلوں کی توسیع و ترقی اور منافع ملنے کا آغاز (سنہ ۱۹۰۰ء تا سنہ ۱۹۱۴ء)۔

اس دور کی اہم خصوصیت یہ تھی کہ قومی نشو و نما کی ایک نئی اور پر زور پالیسی اختیار کی گئی جس سے معاشی زندگی کا تقریباً ہر شعبہ

متاثر ہوا، اور اسی کے جزو کے طور پر ریلوں میں بھی سریع توسیع و ترقی ہوئی۔ ۱۹۰۵ء میں ریلوں نے نئی شان اس طرح حاصل کی کہ ان کا ایک الگ محکمہ قائم ہوا۔ اس کے ساتھ ہی اس سال محکمۂ تعمیرات عامہ کا ریلوے سے متعلق شعبہ برخاست کر دیا گیا اور محکمۂ صنعت و تجارت کے تحت ریلوں کی نگرانی کے لیے ایک ریلوے بورڈ قائم کیا گیا جس کا ایک صدر اور دو ارکان تھے۔ ایک تازہ محرک اس وقت ملا جبکہ ریلوے مالیے کی "میک کے" کمیٹی نے ۱۹۰۸ء میں ریلوں پر سرمایے کے سالانہ مصارف کے لیے آئندہ ۱ کروڑ ۲۵ لاکھ پونڈ کا معیار تجویز کیا جو میعادی طور پر نظر ثانی کے تابع تھا۔ حکومت اس قابل تو نہ تھی کہ میک کے کمیٹی کے سفارش کردہ معیار پر قائم رہتی اور نہ اس کو مسلسل کئی سال تک کسی یکساں شرح پر جمے رہنے کا موقع ملا، پھر بھی اس نے سابقہ سالوں کے مقابلے میں زیادہ رقم صرف کی۔ چنانچہ ریل کی پٹریوں کا طول جو ۱۹۰۰ء میں ۲۴۷۵۲ میل تھا ۱۹۱۳ء تا ۱۹۱۴ء میں ۳۴۶۵۶ میل تک بڑھ گیا۔ اور سرمایے کے مصارف ۳۲۹،۵۳ کروڑ روپے سے ۴۹۵،۰۹ کروڑ روپے تک بڑھ گئے۔

اس دور کی ایک اور قابل ذکر خصوصیت یہ تھی کہ ۱۹۰۰ء میں ریلوں سے منافع ملنے کا آغاز ہوا۔ کم و بیش اس تاریخ تک ریلیں غیر نفع بخش تھیں جس کا باعث یہ تھا کہ قدیم ضمانتی کمپنیاں ریلوں کو غیر کفایت شعارانہ طریق پر بناتی اور چلاتی رہیں، قحط کی امداد کی غرض سے یا فوجی حکمت عملی کے نقطۂ نظر سے نارتھ ویسٹرن ریلوے جیسی ریلیں بنا دی گئی تھیں جن سے کوئی آمدنی نہ ہوتی تھی، ریلوے جیسے نئے ذریعۂ نقل و حمل کو کامیاب بنانے کے لیے جو ملک کے موجودہ معاشی نظام کے فوراً مطابق نہ ہو سکا مسافروں یا مال کی کافی آمد و رفت نہ تھی۔ چنانچہ ریلوں کی آمد کے ابتدائی چالیس سال کے زمانے میں صفحہ ۱۷۱ حکومت کو ۵۰ کروڑ روپے کا نقصان برداشت کرنا پڑا۔ اس کے بعد

ضمانتی کمپنیوں سے معاہدوں کی تجدید ایسے شرائط پر کئے جانے کی وجہ سے جو حکومت کے حق میں زیادہ مفید تھیں اور عام طور پر ملک کی معاشی نشوونما کے باعث اور خاص طور پر پنجاب اور سندھ کی معاشی ترقی کی بدولت جو ان صوبوں نے اپنے کارہائے آب پاشی کے تحت کی تھی، حکومت کو ریلوں سے سرمایے کے مصارف پر منافع ملنا شروع ہوا۔ چنانچہ فرانٹیر ریلوے بھی جو ایک زمانے تک ہندوستانی ریلوں میں سب سے کم نفع آور خیال کی جا رہی تھی اس ترقی کی بدولت اپنا خرچ نکالنے کے قابل بن گئی۔ سنہ ۱۹۰۰ء کے بعد ابتدائی دس سال تک حکومت کو جو نفع ملا اس کی مقدار کم رہی، لیکن سنہ ۱۹۲۴ء تک نفع کی مجموعی مقدار ۳۰۰ کروڑ روپے ہوگئی۔ ریلوں کے منافع کی مقداریں ہر سال اس لیے تغیر ہوتا رہتا ہے کہ اس کا انحصار ملک کی زراعت کی حالت اور داخلی و خارجی تجارت کی رفتار پر ہے۔ اکورتھ کمیٹی کی سفارشوں کے اختیار کرنے اور انچ کیپ کمیٹی (سنہ ۱۹۲۲ء تا سنہ ۱۹۲۳ء) کے مشورے کے مطابق مصارف میں کمی کرنے کے باعث ہندوستانی ریلوں کی مالی حالت و حیثیت پہلے سے زیادہ مستحکم ہوگئی ہے۔ حکومت کے فراہم کیے ہوئے سرمایے پر مجموعی خام منافع میں (جو مجموعی خام آمدنی میں سے کاروباری مصارف کو منہا کرنے کے بعد بچا) حال کے سالوں میں حسب ذیل تغیرات ہوئے:-

فی صد منافع سنہ ۱۹۱۳ء تا سنہ ۱۹۳۶ء

سال	فی صد	سال	فی صد
سنہ ۱۹۱۳ء تا سنہ ۱۹۱۴ء	۵ء۰۱	سنہ ۱۹۲۸ء تا سنہ ۱۹۲۹ء	۶ء۵۳
سنہ ۱۹۱۶ء تا سنہ ۱۹۱۷ء	۶ء۳۶	سنہ ۱۹۲۹ء تا سنہ ۱۹۳۰ء	۴ء۶۵

سال	فیصد	سال	فیصد
سنہ ۱۹۱۸ء تا سنہ ۱۹۱۹ء	۷٫۵۳	سنہ ۱۹۳۰ء تا سنہ ۱۹۳۱ء	۳٫۴۶ [۱]
سنہ ۱۹۲۱ء تا سنہ ۱۹۲۲ء	۲٫۶۴	سنہ ۱۹۳۱ء تا سنہ ۱۹۳۲ء	۳٫۰
سنہ ۱۹۲۲ء تا سنہ ۱۹۲۳ء	۴٫۳۸	سنہ ۱۹۳۲ء تا سنہ ۱۹۳۳ء	۲٫۹
سنہ ۱۹۲۳ء تا سنہ ۱۹۲۴ء	۵٫۲۴	سنہ ۱۹۳۳ء تا سنہ ۱۹۳۴ء	۳٫۱
سنہ ۱۹۲۴ء تا سنہ ۱۹۲۵ء	۵٫۸۵	سنہ ۱۹۳۴ء تا سنہ ۱۹۳۵ء	۳٫۴
سنہ ۱۹۲۵ء تا سنہ ۱۹۲۶ء	۵٫۳۱	سنہ ۱۹۳۵ء تا سنہ ۱۹۳۶ء	۳٫۵
سنہ ۱۹۲۶ء تا سنہ ۱۹۲۷ء	۴٫۹۵	سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء	۴٫۱
سنہ ۱۹۲۷ء تا سنہ ۱۹۲۸ء	۵٫۳		

تخفیف مصارف کی کمیٹی نے یہ مشورہ دیا کہ ریلوں کا نصب العین یہ ہونا چاہیئے کہ سرمایے کے مصارف پر ۵½ فی صد آمدنی حاصل کریں۔ حکومت نے ریلوں کے منافع کے بارے میں جو اعلان کیا اس کے متعلق

[۱] سنہ ۱۹۳۰-۳۱ء تا سنہ ۱۹۳۶-۳۷ء میں زیادہ تر تجارتی کساد بازاری کے مضر اثرات کے باعث ریلوں کو مطالبات سود کے ادا کرنے کے بعد بھاری نقصان برداشت کرنا پڑا۔ مزید تفصیلات کے لیے دیکھو اس باب کی فصل ۱۵۔

مسٹر چندریکا پرشاد یہ خیال ظاہر کرتے ہیں کہ " ریلوں کے زائد منافع کا اعلان کرنے میں خاص کر کچھ سال ادھر سرمایے کی فرسودگی کا لحاظ کرنے کے تجارتی اصول سے کام نہیں لیا گیا۔" وہ یہ استدلال کرتے ہیں کہ معلنہ منافعے میں سے اس مد کی بابت بہت کچھ کمی کرنی چاہئیے۔ اکورتھ کمیٹی نے اس استدلال کی تائید کی اور اس بات کی پرزور سفارش کی کہ ہر ریلوے کو چاہئیے کہ اپنے مستقل راستے اور ریل گاڑیوں اور انجنوں کی مرمت درستی اور بازیابی کے لیے سالانہ معقول رقم مہیا کرے۔ ریلوں کے کاروبار کے مالی نتائج کے مسئلے پر مزید بحث اس باب کی فصل ۱۴ تا ۱۸ میں کی گئی ہے۔ ص ۱۷۸

۱۰۔ ریلوں کے نظام کا بیٹھ جانا (سنہ ۱۹۱۴ئہ تا سنہ ۱۹۲۱ئہ)۔

اس دور کی امتیازی خصوصیت یہ تھی کہ ریلوں کا نظام بالکل درہم برہم ہو گیا اور وہ سرعت کے ساتھ زوال پذیر ہو گئیں۔ اس کی وجہ کسی حد تک یہ تھی کہ ایک ایسے زمانے میں جبکہ عراق اور جنگ کے دوسرے میدانوں میں فوجی ریلیں بنانے اور چلانے کے لیے یہاں سے ریل گاڑیوں اور انجنوں کا ذخیرہ اور عملہ طلب کیا جا رہا تھا یہاں کی ریلوں کو فوجوں کی بہت بڑی تعداد کی نقل وحرکت اور ساز وسامان کی بار برداری کا ضروری انتظام کرنے پر مجبور کیا گیا جس سے ریلوں پر بہت بار پڑا؛ اور کسی حد تک یہ بھی وجہ تھی کہ حکومت کو عام طور پر مالی مشکلات کا سامنا تھا اور وہ ریلوں پر سرمایے کے سالانہ مصارف گھٹانے پر مجبور ہو گئی تھی۔ ان سب پر طرہ یہ کہ اس زمانے میں انگلستان سے ریل کا کوئی سامان حاصل کرنا نہایت مشکل تھا۔ صرف یہی نہیں کہ ریلوں کی جدید توسیع کو روکنا پڑا بلکہ موجودہ لائنیں بھی عمدہ حالت میں قایم نہیں رکھی جا سکتی تھیں۔ اکورتھ کمیٹی نے جنگ عظیم کے حالات کے تحت ریلوں کے نظام کے درہم برہم ہو جانے کا نقشہ حسب ذیل الفاظ میں کھینچا ہے:-

"ایسے بیسیوں پل ہیں جن کے شہتیروں یا گرڈروں میں جدید ضرورتوں کے لحاظ سے ٹرین کے وزن کو سنبھالنے کی قابلیت نہیں ہے؛ میلوں پٹریاں، صدہا انجن اور ہزاروں واگن ایسے ہیں جن کی بازیابی اور تجدید مدتوں قبل ہونی چاہیئے تھی مگر اب تک وہ فرسودہ حالت میں پڑے ہوئے ہیں"۔ ان حالات میں یہ امر کچھ تعجب خیز نہیں کہ عوام اور تاجروں کے طبقے نے مسافروں اور مال کی نقل وحمل کی دشواریوں کے بارے میں خوب شکایتیں کیں۔ رائے عامہ بھی روز افزوں اس بات کی مخالفت کر رہی تھی کہ انگلستان میں قائم شدہ کمپنیاں سرکاری ریلوں کے بڑے حصے کا انتظام کریں۔ چنانچہ یہ مطالبہ کیا گیا کہ حکومت کو جہاں کہیں ممکن ہو انتظام اپنے ہاتھ میں لینا چاہیئے۔

۱۱- اکورتھ کمیٹی اور اس کے بعد

یہ بات بھی روز افزوں محسوس کی جارہی تھی کہ ریلوے بورڈ اپنی موجودہ ترکیب کے لحاظ سے اس قابل نہ تھا کہ ریلوے کی پالیسی کا تعین کرنے میں اقدام کرتا، اور یہ کہ وہ خاص کر مسافروں اور مال کے کرائے کے بارے میں ریلوں کے نظم ونسق کی موثر نگرانی کرنے سے قاصر رہا جس کے اسباب یہ تھے کہ وہ معمولی کام کے بوجھ سے حد سے زیادہ لدا ہوا تھا، غیر ضروری بندشوں اور قیود میں جکڑا ہوا تھا، مقامی حالات کی ناواقفیت ایک سنگ راہ تھی اور خصوصی ماہر اور نگران کار انتظامی عملہ ناکافی تھا۔ اسی طرح ریلوں کے مالیے کی آیندہ پالیسی کے بارے میں بھی تازہ رہنمائی کی ضرورت محسوس ہوئی۔ غرض ان سب مسائل کو ایک خصوصی کمیٹی کے سامنے رکھا گیا جس کا تقرر نومبر ۱۹۲۰ء میں ہوا اور جس کے صدرنشین انگلستان کی ریلوں کے ایک خصوصی ماہر سر ولیم اکورتھ (آنجہانی) مقرر کیے گئے۔ لیکن کمیٹی کے تقرر کا فوری سبب یہ مسئلہ تھا کہ ای، آئی، آر کے بارے میں جس کی مالک حکومت تھی اور جس کا انتظام ایسٹ انڈین ریلوے کمپنی کے ہاتھ میں ص ۱۲۹
تھا، حکومت کا معاہدہ کمپنی سے نومبر ۱۹۲۰ء میں ختم ہونے کی صورت میں

کیا کارروائی کی جائے۔ عارضی تدبیر کے طور پر قدیم معاہدے کی توسیع ختم سال سنہ ۱۹۲۴ء تک کی گئی، اور انتظام کے مختلف ممکنہ طریقوں کی متعلقہ خوبیوں اور خرابیوں کی بحث سے پیدا ہونے والے عام مسائل اکورتھ کمیٹی کے سامنے بھیجدیے گئے۔ کمیٹی نے ایک جامع اور مفصل تحقیق کے بعد دوسرے ہی سال اپنی رپورٹ شایع کی۔ اس رپورٹ میں کئی اہم مسائل کی تحقیقات شامل ہے۔ چنانچہ ہم اب ان ہی پر تبصرہ کریں گے۔ لیکن اس سے قبل یہ ضروری ہے کہ حکومتی انتظام بمقابلہ انتظام کمپنی کی بحث پر بھی ایک نظر ڈال لی جائے۔

۱۲۔ ہندوستان میں ریلوں کے حکومتی انتظام کے حق میں دلائل

ریلوں کے سرکاری انتظام کے خلاف جو دلیل ہے اس کو نظری اسباب کی بنا پر ضرور پر زور مانا جاسکتا ہے[1]۔ لیکن جب ہم کسی خاص ملک کے حوالے سے اس امر پر غور کرتے ہیں کہ آیا سرکار کو ریلوں کا انتظام کرنا چاہئیے یا کمپنی کو تو محض نظری اسباب کی بحث بے سود ہو جاتی ہے۔ حقیقت تو یہ ہے کہ نظری ملحوظات کی بجائے تاریخی اسباب نے اس امر کا تعین کیا ہے کہ کس خاص طریق پر عمل کیا جائے۔ چنانچہ مختلف ملکوں کو کم و بیش مختلف طریقوں کے تحت ترقی و خوش حالی میسر ہوئی ہے۔ ہندوستان میں قیاس اس اصول کی حمایت میں ہے جو براعظم یورپ میں رائج ہے کہ حکومت کو چاہئیے کہ جو کچھ کر سکتی ہو اس سے دریغ نہ کرے۔ برخلاف اس کے انگلوسیکسن اصول یہ ہے کہ حکومت کے توسط کے بغیر جو کچھ کیا جاسکتا ہے اسے عوام کو پورا کرنا چاہئیے حکومت ریلوں کا کاروبار مختلف اسباب کی بنا پر کرتی ہے۔ چنانچہ وہ یا تو سیاسی اغراض کے تحت یا خانگی مہم کی عدم موجودگی یا کمی کو پورا

---

[1] اس مسئلے کے متعلق مزید معلومات کے لیے ملاحظہ ہو ڈبلیو، ایم، اکورتھ کی کتاب موسوم بہ State Railway ownership

کرنے کے لیے، یا عوام کی نقل و حرکت کا انتظام ارزاں شرح کرایے پر کرنے، مختلف مفادات و اغراض کے ساتھ رواداری برتنے، اور بہتر سہولتیں مہیا کرنے کی خاطر یہ کاروبار کرتی ہے۔ ہندوستان میں یہ سب اسباب کم و بیش سرکاری انتظام کی دلیل کی حمایت قوت کے ساتھ کرتے رہے ہیں۔ علاوہ ازیں سچ پوچھو تو یہاں کمپنی کے ذریعہ سے انتظام ناقابل عمل ہے؛ اور اس لحاظ سے، جیسا کہ اکورتھ کمیٹی کی اکثریت کی رپورٹ میں بتلایا گیا ہے، غیر ممالک کی نظیر پیش کرنا اور یہ بتلانا کہ دوسرے ملکوں میں کمپنی کا انتظام زیادہ کامیاب رہا، بے موقع اور خارج از بحث ہے۔ ہمارے ملک میں سرکاری ملکیت کا وجود اکثر صورتوں میں اور براہ راست سرکاری انتظام بھی کسی حد تک پایا جاتا ہے۔ چنانچہ مثال کے طور پر نارتھ ویسٹرن ریلوے اور ایسٹرن بنگال ریلوے کو پیش کیا جا سکتا ہے۔ حال ہی میں اس فہرست میں دوسری ریلوے لائنوں مثلاً ای، آئی، آر کا ۱۹۲۴ء میں، جی، آئی، پی کا ۱۹۲۵ء میں، اور برما ریلویز کا ۱۹۲۹ء میں اضافہ ہوا ہے۔ کچھ سال ادھر تک اکثر سرکاری ریلوں کا انتظام لندن میں قائم شدہ کمپنیاں کرتی تھیں، بلکہ موجودہ زمانے میں بھی سرکاری ریلوں میں سے تقریباً ۸۰ فی صد کا انتظام کمپنیوں ہی کے ذریعے سے ہوتا ہے۔ لیکن یہ خیال کہ حکومت کو چاہیئے کہ ریلوں کا انتظام اپنے ہاتھ میں لے لے بتدریج قوت اور اہمیت حاصل کرتا جا رہا ہے۔ چنانچہ اکورتھ کمیٹی کی اکثریت اور غیر سرکاری ہندوستانی رائے عامہ عام طور پر اسی خیال کی حامی ہے۔ بہر حال آرا کا اتفاق عام طور پر اس بات پر ہے کہ کمپنیوں کے ذریعے سے انتظام کم از کم اپنی موجودہ شکل میں باقی نہ رہنا چاہیئے، یعنی انتظام لندن میں قائم شدہ کمپنیوں کے سپرد نہ کرنا چاہیے۔ چنانچہ اکورتھ کمیٹی میں رایوں کا اختلاف اس بات پر ہوا کہ آیا انتظام حکومت کو کرنا چاہیئے یا ہندوستان میں قائم شدہ کمپنیوں کو

اکثریت نے کمیٹی کے صدر نشین سر ولیم اکورتھ کی قیادت میں اول الذکر طریق کی حمایت میں قطعی طور پر رائے دی۔ ہندوستان میں سرکاری انتظام کے حق میں جو دلیل پیش کی جاتی ہے اس کو حسب ذیل الفاظ میں بیان کیا جا سکتا ہے[1]۔

گو ایسی کمپنی جو اپنا ذاتی سرمایہ مشغول کرتی ہو اپنی جائداد کا خود ہی انتظام کرتی ہو اور اپنے عہدہ داروں کے متعلق رائے اس اعتبار سے قایم کرتی ہو کہ وہ مقسوم کی شکل میں نتائج پیدا کرنے میں کس درجہ کامیاب ہیں، کاروبار کو اس سے زیادہ ہمت و مستعدی کفایت اور لچکداری کے ساتھ انجام دیتی ہے جتنی کہ حکومت کی راست نگرانی کی صورت میں کاروبار میں عام طور پر ممکن ہے؛ پھر بھی مدت ہوئی کہ ہندوستان میں حکومت کی ریلوں کا انتظام کرنے والی انگریزی کمپنیاں اس مفہوم میں کمپنیاں نہیں رہی ہیں۔ جو جائداد انتظام کی غرض سے ان کے تفویض کی گئی ہے وہ ان کی ملک نہیں ہے اور اس میں ان کے سرمایے کی بہت ہی کم مقدار لگی ہوئی ہے[2]۔ اس طریق پر نہ تو گزشتہ زمانے میں اطمینان بخش کام ہوا اور نہ آیندہ ہو سکتا ہے۔ انتظام صرف برائے نام کمپنیوں کے سپرد کیا جاتا ہے اور حکومت نے خود کو اصلی مالک خیال کر کے کمپنیوں کو اپنے طور پر کچھ کرنے کا کوئی حقیقی اختیار نہیں دیا سرکاری

---

[1] ملاحظہ ہو اکورتھ کمیٹی کی رپورٹ فقرہ ۲۱۰ تا ۲۳۹۔

[2] اس سلسلے میں مندرجۂ ذیل اعداد دلچسپ پائے جائیں گے۔ تمام ریلوں پر بشمول زیر تیاری ریلوں کے جو سرمایہ خرچ ہوا اس کی مجموعی مقدار ختم مارچ ۱۹۳۷ء تک ۸۰۰،۱۳ کرور روپے تھی۔ اس کے منجملہ ۷۸۹،۰۳ کرور روپے سرکاری ریلوں پر لگایا گیا اس میں وہ بڑھوتری بھی شامل ہے جو کمپنیوں کو ان کی لائنوں کی خریداری میں ادا کی گئی باقی یعنی ۹۱،۱۰ کرور روپے وہ سرمایہ ہے جو ہندوستانی ریاستوں کمپنیوں اور مجالس ضلع نے فراہم کیا۔ اس کل رقم کا بیشتر حصہ یعنی ۷۶۳،۵۱ کرور روپے حکومت کا سرمایہ ہے اور صرف ½ حصہ یعنی ۳۷،۳۹ کرور روپیہ کمپنیوں نے فراہم کیا۔ ان اعداد میں ۳۴،۰۸ کرور روپے اس سرمایے کے خرچ کی مد بھی میں جو ختم مارچ ۱۹۳۷ء تک

ڈائرکٹر انگلستان کی مجلس نظما میں بیٹھا ہوا اپنے رفقائے کار کے فیصلوں کو
نامنظور کرنے کا اختیار رکھتا ہے۔ یہ لازمی قرار دیا گیا ہے کہ ریلوں کی
آمدنی کل کی کل سرکاری خزانے میں جمع کر دی جائے اور مصارف کے لیے
جو زر درکار ہو وہ صرف حکومت کی مقرر کردہ بندشوں کے تابع حاصل
کیا جا سکتا ہے اور اس بارے میں کمپنی کی خواہش کی تکمیل ہونا لازمی نہیں
ہے۔ جائدادوں کا قیام اور تقررات وغیرہ جیسے اہم معاملات کی نگرانی
ص۱۳۱ زیادہ تر حکومت ہی کرتی ہے۔ اس طرح کمپنیاں کاروبار کا انتظام
نہ تو بحالت موجودہ کرتی ہیں اور نہ کبھی کر سکتی ہیں اور نہ بجز حکومت کی
منظوری کے کسی جانب کوئی نیا قدم اٹھا سکتی ہیں۔ حکومت اس بات
کو اپنی ذمہ داری میں داخل نہیں سمجھتی کہ خود کوئی پیش قدمی کرے۔ اگر
کمپنیاں سستی سے کام کریں تو وہ ان کو حرکت میں نہیں لا سکتی۔ مختصر یہ
کہ یہ ایسا طریق ہے جس کے تحت مصارف کی جزویات کا حد سے
زیادہ خیال رکھنے والی حکومت کی نگرانی کے باعث ایک ترقی پذیر
کمپنی کی راہ میں سنگین رکاوٹ پیدا ہوتی ہے۔ دوسری طرف کمپنی کے
بورڈ کی غیر دانشمندانہ اور غیر ترقی پذیر پالیسی سے جو نقصانات حکومت
کی آمدنی اور ملک کی معاشی نشوونما کو پہنچ سکتے ہیں ان کو حکومت کی
انتہائی دانشمندی بھی روکنے کے قابل نہیں ہے۔ اکورتھ کمیٹی کی اقلیتی جماعت
نے جو تجویز پیش کی کہ انتظام انگریزی کمپنیوں سے لے کر ہندوستانی کمپنیوں
کے ہاتھ میں منتقل کرنا چاہیئے، اس کے بارے میں پہلا اعتراض یہ ہے کہ
اس کام میں ہندوستانی کمپنیوں کا حصہ بہت ہی چھوٹا ہوگا۔ حکومت ہی
بڑی اور غالب حصہ دار رہیگی، نظما کی نصف تعداد اور صدر نشین کا

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ۔ فوجی اہمیت کی لائنوں پر لگا۔ ملاحظہ ہو ایک رپورٹ موسوم بہ
ہندوستانی ریلیں Report on Indian Railways بابت ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء
جلد اول فقرہ ۳۵۔

تقرر کرے گی اور کاروبار کی نگرانی اپنے ہاتھ میں رکھے گی۔ حکومت اور مجلس نظما کے درمیان ذمہ داری کی تقسیم برقرار رہے گی، اور انتظامی عہدہ داروں کو ایک طرف مجلس نظما کی اطاعت کرنی پڑے گی اس لیے کہ وہی ان کو مقرر کرے گی اور تنخواہ دے گی، اور دوسری طرف حکومت کا بھی وفادار رہنا پڑے گا جو مجلس نظما کی آڑ میں بیٹھی ہوئی ہوگی۔ اس طرح عہدہ دار کام کرنے کی بہترین صلاحیت رکھنے کے باوجود کام نہ کرسکیں گے۔ لائق کاروباری اشخاص مجلس نظما میں شریک ہونے سے انکار کردیں گے اگر انھیں یہ معلوم ہو کہ ان کے اختیارات حکومت کی نگرانی اور سرکاری ضوابط کی بنا پر محدود ہیں، چنانچہ اس تجویز کی رو سے جس کی حمایت اقلیتی جماعت نے کی ہے یہ چیز ناگزیر معلوم ہوتی ہے۔ چونکہ اس بات کی تجویز پیش نہیں کی گئی ہے کہ خانگی کمپنیاں ریلوں کو حکومت سے پوری طرح خرید لیں جس کے لیے انھیں کروروں روپے کا سرمایہ فراہم کرنا ہوگا، اس لیے ریلوں کے سرمایے میں اس قسم کی کمپنیوں کا حصہ جن کی اقلیتی جماعت نے تجویز کی ہے لازمی طور پر قلیل ہوگا۔ پس محض اس بنا پر معاملات میں اصلاح و ترقی نہ ہوگی کہ کمپنی انگلستان میں قایم ہوئی یا ہندوستان میں، اس لیے کہ ہندوستان میں ایسی کمپنیاں قایم ہی نہیں کی جاسکتیں جو حکومت سے بڑی حد تک بے تعلق اور آزاد ہوں، اور ایسی آزادی کے بغیر خانگی کام کے فوائد ہی حاصل نہیں ہوسکتے۔ علاوہ ازیں ہندوستان میں قایم شدہ کمپنیاں ریلیں بنانے کے لیے ضروری سرمایہ فراہم کرنے میں زیادہ کارآمد ثابت نہیں ہوسکتیں۔ چنانچہ اس کام کا بڑا حصہ حکومت کو بطور خود کرنا پڑے گا جو کمپنی کے انتظام کے مقابلے میں سرکاری انتظام کے تحت زیادہ سہولت کے ساتھ انجام پاسکتا ہے۔ کمپنی کا انتظام، خواہ کمپنی کہیں قایم ہو۔ ہندوستان میں مقبولیت حاصل نہیں کرسکتا۔ مالی، معاشی اور سیاسی نقطۂ نظر سے یہی مناسب ہوگا کہ ہندوستانی ریلوں کے لیے جو زر مطلوب ہو وہ آیندہ سے حتی الامکان ہندوستان ہی

میں فراہم کیا جائے اور اگر حکومت ریلوں کا انتظام اپنے ہی ہاتھوں میں
لے لے تو عوام دل کھول کر اور زیادہ مستعدی کے ساتھ سرمایہ فراہم
ص۱۵۲ کر دیں گے۔ علاوہ ازیں اگر ملک کے باہر سے قرضہ حاصل کرنا ضروری ہو
تو حکومت ہند اور وزیر ہند کی ساکھ ملک کے سب سے بڑے
بنکروں کی حیثیت سے ایک انمول اثاثہ ہے۔ ہندوستان میں سرکاری
انتظام کے حق میں جو اہم ترین دلائل ہیں ان میں سے ایک عام طور پر
مانا ہوا خیال یہ ہے کہ کمپنی کے انتظام نے یہ ثابت کر دیا ہے کہ کمپنی قومی
اغراض سے دیدہ و دانستہ بے پروائی کرتی ہے، یعنی یا تو یوروپین اغراض کو
فائدہ پہنچانے کی خاطر راستوں اور کرایے کی شرحوں میں جوڑ توڑ کیا جاتا
ہے جس سے ہندوستانی صناعوں اور ہندوستانی تجارت کو نقصان
پہنچتا ہے یا ریلوے کی خدمات خاص کر اعلیٰ عہدوں پر قابل ہندوستانیوں
کو بے لاگ اور مساوی طور پر مقرر کرنے سے انکار کیا جاتا ہے۔ اگر
انتظام حکومت کے ہاتھ میں آجائے تو ان سب خرابیوں کو دور کرنے کا
زیادہ موقع ملے گا۔ سرکاری انتظام سے ایک اور فائدے کی توقع کی جاتی
ہے اور وہ یہ کہ ریلوں کے چلانے کے مصارف میں کفایت ہوگی۔ موجودہ
زمانے میں حکومت کو صرف کمپنی کے لگائے ہوئے سرمایے پر سود ہی
ادا کرنا نہیں پڑتا بلکہ منافع کا ایک حصہ بھی دینا پڑتا ہے۔ سرکاری انتظام
کے تحت یہ رقم لندن کی بڑی کمپنی کو یا فرض کرتے ہوئے کہ ہندوستانی
کمپنیاں قایم ہوں ہندوستانی کمپنی کو ملنے کی بجائے ہندوستان کے سرکاری
خزانے میں جائے گی۔ یہ خوف کرنے کی کوئی وجہ نہیں معلوم ہوتی کہ موجودہ
حالات کے تحت ہندوستان میں جن کمپنیوں کا تصور کیا جا سکتا ہے
ان کے انتظام کے مقابلے میں سرکاری انتظام خوبی کار کے اعتبار سے
خراب اور گھٹیا درجے کا اور اس لیے کم نفع آور ہوگا۔ ہندوستان میں
سرکاری انتظام کے متعلق حقیقی تجربہ اگر کوئی دلیل ہو سکتی ہے تو اس نے یہ ثابت
کر دیا ہے کہ سرکاری انتظام کمپنی کے انتظام کے مقابلے میں برا نہیں رہا۔

تقرر کرے گی اور کاروبار کی نگرانی اپنے ہاتھ میں رکھے گی۔ حکومت اور مجلس نظما کے درمیان ذمہ داری کی تقسیم برقرار رہے گی، اور انتظامی عہدہ داروں کو ایک طرف مجلس نظما کی اطاعت کرنی پڑے گی اس لیے کہ وہی ان کو مقرر کرے گی اور تنخواہ دے گی، اور دوسری طرف حکومت کا بھی وفادار رہنا پڑے گا جو مجلس نظما کی آڑ میں بیٹھی ہوئی ہوگی۔ اس طرح عہدہ دار کام کرنے کی بہترین صلاحیت رکھنے کے باوجود کام نہ کرسکیں گے۔ لایق کاروباری اشخاص مجلس نظما میں شریک ہونے سے انکار کردیں گے اگر انھیں یہ معلوم ہو کہ ان کے اختیارات حکومت کی نگرانی اور سرکاری ضوابط کی بنا پر محدود ہیں، چنانچہ اس تجویز کی رو سے جس کی حمایت اقلیتی جماعت نے کی ہے یہ چیز ناگزیر معلوم ہوتی ہے۔ چونکہ اس بات کی تجویز پیش نہیں کی گئی ہے کہ خانگی کمپنیاں ریلوں کو حکومت سے پوری طرح خرید لیں جس کے لیے انھیں کروڑوں روپے کا سرمایہ فراہم کرنا ہوگا، اس لیے ریلوں کے سرمایے میں اس قسم کی کمپنیوں کا حصہ جن کی اقلیتی جماعت نے تجویز کی ہے لازمی طور پر قلیل ہوگا۔ پس محض اس بنا پر معاملات میں اصلاح و ترقی نہ ہوگی کہ کمپنی انگلستان میں قایم ہوئی یا ہندوستان میں، اس لیے کہ ہندوستان میں ایسی کمپنیاں قایم ہی نہیں کی جاسکتیں جو حکومت سے بڑی حد تک بے تعلق اور آزاد ہوں اور ایسی آزادی کے بغیر خانگی کام کے فوائد ہی حاصل نہیں ہوسکتے۔ علاوہ ازیں ہندوستان میں قایم شدہ کمپنیاں ریلیں بنانے کے لیے ضروری سرمایہ فراہم کرنے میں زیادہ کارآمد ثابت نہیں ہوسکتیں۔ چنانچہ اس کام کا بڑا حصہ حکومت کو بطور خود کرنا پڑے گا جو کمپنی کے انتظام کے مقابلے میں سرکاری انتظام کے تحت زیادہ سہولت کے ساتھ انجام پاسکتا ہے۔ کمپنی کا انتظام، خواہ کمپنی کہیں قایم ہو۔ ہندوستان میں مقبولیت حاصل نہیں کرسکتا۔ مالی، معاشی اور سیاسی نقطۂ نظر سے یہی مناسب ہوگا کہ ہندوستانی ریلوں کے لیے جو زر مطلوب ہو وہ آیندہ سے حتی الامکان ہندوستان ہی

میں فراہم کیا جائے اور اگر حکومت ریلوں کا انتظام اپنے ہی ہاتھوں میں
لے لے تو عوام دل کھول کر اور زیادہ مستعدی کے ساتھ سرمایہ فراہم
ص۱۴۲ کردیں گے۔ علاوہ ازیں اگر ملک کے باہر سے قرضہ حاصل کرنا ضروری ہو
تو حکومت ہند اور وزیر ہند کی ساکھ ملک کے سب سے بڑے
بنکروں کی حیثیت سے ایک انمول اثاثہ ہے۔ ہندوستان میں سرکاری
انتظام کے حق میں جو اہم ترین دلائل ہیں ان میں سے ایک عام طور پر
مانا ہوا خیال یہ ہے کہ کمپنی کے انتظام نے یہ ثابت کردیا ہے کہ کمپنی قومی
اغراض سے دیدہ ودانستہ بے پروائی کرتی ہے، یعنی یا تو یوروپین اغراض کو
فائدہ پہنچانے کی خاطر راستوں اور کرایے کی شرحوں میں جوڑ توڑ کیا جاتا
ہے جس سے ہندوستانی صناعوں اور ہندوستانی تجارت کو نقصان
پہنچتا ہے یا ریلوے کی خدمات خاص کر اعلیٰ عہدوں پر قابل ہندوستانیوں
کو بے لاگ اور مساوی طور پر مقرر کرنے سے انکار کیا جاتا ہے۔ اگر
انتظام حکومت کے ہاتھ میں آجائے تو ان سب خرابیوں کو دور کرنے کا
زیادہ موقع ملے گا۔ سرکاری انتظام سے ایک اور فائدے کی توقع کی جاتی
ہے اور وہ یہ کہ ریلوں کے چلانے کے مصارف میں کفایت ہوگی۔ موجودہ
زمانے میں حکومت کو صرف کمپنی کے لگائے ہوئے سرمایے پر سود ہی
ادا کرنا نہیں پڑتا بلکہ منافع کا ایک حصہ بھی دینا پڑتا ہے۔ سرکاری انتظام
کے تحت یہ رقم لندن کی بہ پاس کمپنی کو یا فرض کرتے ہوئے کہ ہندوستانی
کمپنیاں قایم ہوں ہندوستانی کمپنی کو ملنے کی بجائے ہندوستان کے سرکاری
خزانے میں جائے گی۔ یہ خوف کرنے کی کوئی وجہ نہیں معلوم ہوتی کہ موجودہ
حالات کے تحت ہندوستان میں جن کمپنیوں کا تصور کیا جاسکتا ہے
ان کے انتظام کے مقابلے میں سرکاری انتظام خوبی کار کے اعتبار سے
خراب اور گھٹیا درجے کا اور اس لیے کم نفع آور ہوگا۔ ہندوستان میں
سرکاری انتظام کے متعلق حقیقی تجربہ اگر کوئی دلیل ہوسکتی ہے تو اس نے یہ ثابت
کردیا ہے کہ سرکاری انتظام کمپنی کے انتظام کے مقابلے میں برا نہیں رہا۔

بیش کیا گیا۔ علحدگی کے اس طریقے کے مالی نتائج پر فصل ۱۵ میں تبصرہ کیا گیا ہے۔ صد ۱۸۵

۱۴۱۔ ریلوے بجٹ۔ مندرجۂ ذیل جدول میں ریلوے بجٹ کی آمدنی اور خرچ کی بڑی مدات بیش کی گئی ہیں۔

ریلوے بجٹ برائے ۱۹۳۷ء تا ۱۹۳۸ء[۱]

آمدنی کی مدیں	کرور روپے	خرچ کی مدیں	کرور روپے
(۲) سرکاری ریلیں :-		(۲) سرکاری ریلیں :-	
(۱) تجارتی لائنیں :-		(۱) تجارتی لائنیں :-	
مجموعی خام آمدنی	۹۴٫۶۵[۲]	سرکاری سرمایۂ مصروفہ کا سود	۲۶٫۸۵
سرکاری ریلوں کے کاروباری مصارف منہا شدنی	۶۱٫۸۹[۳]	ہندوستانی ریاستوں اور کمپنیوں کے فراہم کیے ہوئے سرمایے کا سود	۱٫۱۸
زائد منافع جو ہندوستانی ریاستوں اور ریلوے کمپنیوں کو ادا کیا گیا	٫۳۹	تجارتی لائنوں کے سرمایے کا مجموعی سود	۲۸٫۰۳
کام کرنے والی ریلوں کو ادائی	۲٫۸۸	(۲) فوجی اہمیت کی لائنیں :- مشغولہ اصل کا سود	۱٫۳۳
خالص آمدنی	۲۹٫۴۹	سود کی مجموعی مقدار	۲۹٫۳۶

۱ دیکھو مرکزی حکومت کا میزانیہ برائے ۱۹۳۷ء تا ۱۹۳۸ء صفحہ ۳۴ و صفحہ ۳۵۔

۲ اس میں سرکار کے زیر انتظام لائنوں کی ۳۵٫۵ کرور روپے کی آمدنی شامل ہے۔

۳ اس میں سرکار کے زیر انتظام لائنوں کے کاروباری مصارف یعنی ۲٫۶۱ لاکھ روپے شامل ہیں۔

(۲) فوجی اہمیت کی لائنیں،		(ب) سرکاری امداد پانے والی کمپنیاں:-	
مجموعی خام آمدنی...	۱،۴۵	زمین اور سرکاری مالی امداد....	۰،۰۷
کاروباری مصارف...	۲،۰۶	(ج) ریلوں کے متفرق اخراجات.	۰،۵۶
خالص آمدنی	—۰،۶۱	(د) عام سرکاری آمدنی میں اداکردہ حصہ[1]	۰،۱۵
مجموعی آمدنی تجارتی اور فوجی لائنوں سے	۲۸،۸۸	ریلوں کے محفوظ سرمایۂ فرسودگی سے لیے ہوئے قرضے کی ادائی	—
(ب) سرکاری امداد پانیوالی ریلوے کمپنیاں:-		ریلوے کے سرمایۂ محفوظ کو منتقل کردہ ریلوں کی زائد آمدنی	—
حکومت کا حصہ زائد منافع میں	۰،۱۴		
(ج) متفرق ریلوں کی آمدنیاں:-			
سرمایۂ محفوظ فرسودگی کے فاضلات کا سود	۰،۷۲		
ریلوں کی شاخوں میں مشغولات، اصل کا مقسوم اور دوسری متفرق مدوں کی آمدنی.........	۰،۳۱		
سرمایۂ محفوظ برائے فرسودگی کے فاضلات کا سود	۰،۰۹		
مجموعی آمدنی	۳۰،۱۴		
(د) ریلوے کے سرمایۂ محفوظ برائے فرسودگی میں سے جمع کردہ رقم کی واپسی	—		
میزان	۳۰،۱۴	میزان	۳۰،۱۴

[1] ذیل میں اس حصے کے متعلق اعداد وشمار درج ہیں جو ریلوں کی آمدنی سے عام سرکاری آمدنی میں ۱۹۳۶ء–۳۷ء میں واجب الادا تھے اور جو ۱۹۳۵ء–۳۶ء کے متداول اعداد پر مبنی ہیں:-

(۱) تجارتی لائنوں پر لگائے ہوئے ۷۰ لاکھ ۲۰ ہزار ۳ سو پانچ روپے کے سرمایے کا ۱ فیصد = (بحساب ہزار روپے ۷،۱۶،۰۳)

(۲) مجموعی آمدنی سے کاروباری مصارف، سود کی ادائی، زمین اور مالی امداد وغیرہ جیسے مصارف اور لگائے ہوئے سرمایے پر انی صد حصے کی ادائی کو منہا کرنے کے بعد جو خالص آمدنی بچے اس کا ۱/۵ حصہ } = —

پیش کیا گیا۔ علحدگی کے اس طریقے کے مالی نتائج پر فصل ۱۵ میں تبصرہ کیا گیا ہے۔ صفحہ ۱۸۵

۱۴۱۔ ریلوے بجٹ۔ مندرجۂ ذیل جدول میں ریلوے بجٹ کی آمدنی اور خرچ کی بڑی مدات پیش کی گئی ہیں۔

ریلوے بجٹ برائے ۱۹۳۶ء تا ۳۷ء[1]

آمدنی کی مدیں	کرور روپے	خرچ کی مدیں	کرور روپے
(۱) سرکاری ریلیں:- (۱) تجارتی لائنیں:- مجموعی خام آمدنی	۹۴،۶۵[2]	(۱) سرکاری ریلیں:- (۱) تجارتی لائنیں:- سرکاری سرمایۂ مصروفہ کا سود	۲۶،۸۵
سرکاری ریلوں کے کاروباری مصارف منہا شدنی	۶۱،۸۹[3]	ہندوستانی ریاستوں اور کمپنیوں کے فراہم کیے ہوئے سرمایے کا سود	۱،۱۸
زائد منافع جو ہندوستانی ریاستوں اور ریلوے کمپنیوں کو ادا کیا گیا	،۳۹	تجارتی لائنوں کے سرمایے کا مجموعی سود	۲۸،۰۳
کام کرنے والی ریلوں کو ادائی	۲،۸۸	(۲) فوجی اہمیت کی لائنیں:- مشغولہ اصل کا سود	۱،۳۳
خالص آمدنی	۲۹،۴۹	سود کی مجموعی مقدار	۲۹،۳۶

[1] دیکھو مرکزی حکومت کا میزانیہ برائے ۱۹۳۶ء تا ۳۷ء صفحہ ۳۲ و صفحہ ۳۵۔

[2] اس میں سرکار کے زیر انتظام لائنوں کی ۳۵،۵ کرور روپے کی آمدنی شامل ہے۔

[3] اس میں سرکار کے زیر انتظام لائنوں کے کاروباری مصارف یعنی ۲،۶۱ لاکھ روپے شامل ہیں۔

(٢) فوجی اہمیت کی لائنیں :-		(ب) سرکاری امداد پانے والی کمپنیاں :-	
مجموعی خام آمدنی...	١،٨٥	زمین اور سرکاری مالی امداد...	٠،٠٧
کاروباری مصارف...	٢،٠٦	(ج) ریلوں کے متفرق اخراجات.	٠،٥٦
خالص آمدنی	—٠،٢١	(د) عام سرکاری آمدنی میں اداکردہ حصہ[1]	٠،١٥
مجموعی آمدنی تجارتی اور فوجی لائنوں سے	٢٨،٨٨	ریلوں کے محفوظ سرمایۂ فرسودگی سے لیے ہوئے قرضے کی ادائی	—
		ریلوے کے سرمایۂ محفوظ کو منتقل کردہ ریلوں کی زائد آمدنی	—
(ب) سرکاری امداد پانیوالی ریلوے کمپنیاں :- حکومت کا حصہ زائد منافع میں	٠،١٤		
(ج) متفرق ریلوں کی آمدنیاں :- سرمایۂ محفوظ فرسودگی کے فاضلات کا سود	٠،٧٢		
ریلوں کی شاخوں میں مشغولات اصل کا مقسوم اور دوسری متفرق مدوں کی آمدنی........	٠،٣١		
سرمایۂ محفوظ برائے فرسودگی کے فاضلات کا سود	٠،٠٩		
مجموعی آمدنی	٣٠،١٤		
(د) ریلوے کے سرمایۂ محفوظ برائے فرسودگی میں جمع کردہ رقم کی واپسی	—		
میزان	٣٠،١٤	میزان	٣٠،١٤

[1] ذیل میں اس حصے کے متعلق اعداد و شمار درج ہیں جو ریلوں کی آمدنی سے عام سرکاری آمدنی میں ١٩٣٦-٣٧ء میں واجب الادا تھے اور جو ١٩٣٥-٣٦ء کے متداول اعداد پر مبنی ہیں :-

(١) تجارتی لائنوں پر لگائے ہوئے ١ ارب ٧٦ لاکھ ٠ ہزار ٣ سو پانچ روپے کے سرمایے کا ا فیصد = (بحساب ہزار روپے ١٦١،٠٣)

(٢) مجموعی آمدنی سے کاروباری مصارف، سود کی ادائی، زمین اور مالی امداد وغیرہ جیسے مصارف اور لگائے ہوئے سرمایے پر انی صد حصے کی ادائی کو منہا کرنے کے بعد جو خالص آمدنی بچے اس کا ⅓ حصہ } = —

۱۵۔ ریلوں کے مالی نتائج

صد ۱۸۶ حکومت ہند کا جن ریلوں سے براہ راست تعلق ہے ان کے کام کے مالی نتائج ۲۵-۱۹۲۴ء سے ۳۱-۱۹۳۰ء تک صفحہ ۱۸۷ پر مندرجہ جدول میں دیئے گئے ہیں اور ان سے اس مالی علیحدگی کی تشریح ہوتی ہے جو ۱۹۲۴ء کے بعد سے علیحدگی کا طریقہ اختیار کرنے سے وجود میں آیا۔ اس دور کی ابتدائی ۱۲ سالہ مدت ۲۵-۱۹۲۴ء تا ۳۶-۱۹۳۵ء کو لیجئے تو معلوم ہوتا ہے کہ شروع کے چھ سال خوشحالی کے تھے اور آخری چھ سال دشواری کے تھے۔ اس کل مدت کو بحیثیت مجموعی لیجئے تو ابتدائی چھ سالوں میں جو مجموعی زاید آمدنی ہوئی اس کی مقدار ۵۲ کروڑ ۶۴ لاکھ روپے تھی، اس کے برخلاف دوسرے چھ سالوں میں گھاٹے کی مقدار ۴۱ کروڑ ۶۳ لاکھ روپے تھی۔ تغیر پذیر منافع کے اس طویل دور میں خالص توفیر ۱۱ کروڑ ایک لاکھ روپے رہی۔ کاروباری مصارف کو منہا کرکے فرسودگی کے مطالبات کی گنجایش رکھ کر اور اصل مستعار کا پورا سود ادا کرنے کے بعد سالانہ منافع کچھ کم ایک کروڑ روپے رہ جاتا ہے[۱]۔

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ:۔ ریلوں کی آمدنی سے مجموعی حصہ ۷۱و۱۲و۰۳

(۳) منہا شدنی:۔ فوجی اہمیت کی لائنوں پر گھاٹا جس کا بار ریلوں کی آمدنی پر پڑا:۔ (۱) سرمایے کا سود = ۵۲ و ۳۷ و ۱ روپے + (۲) کاروباری نقصان = ۲۷ و ۶۵ روپے + (۳) کاروباری نقصان کو پورا کرنے کی غرض سے محفوظ ذخیرۂ فرسودگی سے جو رقم ادا کی گئی اس کا سود = ۹۲ ۴۴ روپے } ۱و۴۷و۱

ریلوں کی آمدنی سے عام آمدنی کو منتقل کیا جانے والا واجب الادا حصہ } ۴و۲۸و۳۲

دیکھو ریلوے بجٹ برائے ۳۸-۱۹۳۷ء صفحہ ۲۷۔

[۱] مرکزی حکومت کے میزانیے بابت ۳۶-۱۹۳۵ء تا ۳۷-۱۹۳۶ء کے بارے میں رکن ریلوے کی تقریر فقرہ (۱۷)۔

سنہ ۱۹۲۴ء تا سنہ ۱۹۳۰ء کے عام خوش حالی کے دور میں حکومت کو جو حصہ ادا کیا گیا اس کی مجموعی مقدار ۴۲ کروڑ روپے تھی گویا مالیے کی علٰحدگی کے بعد سے کل مدت کے لیے سالانہ اوسط ۳ کروڑ روپے رہا۔ اسی مدت میں محفوظ ذخیرۂ فرسودگی میں ۴۱½ کروڑ روپے جمع ہوئے۔ سنہ ۱۹۳۰ء تا سنہ ۱۹۳۱ء کے بعد ریلوں کی حالت میں بنیادی تغیر رونما ہوا اور منافع میں کمی شروع ہوگئی۔ بلکہ اس سال سے گھاٹے کے دور کا آغاز ہوتا ہے جو زیادہ تر حسب ذیل مضر اثرات کا نتیجہ تھا:۔

عالمی کساد بازاری اشیا کی قیمتوں کا اتار گیہوں کی برآمد کی کمی، حالیہ سالوں میں ہندوستان کے پر آشوب حالات، سیلابوں اور زلزلوں کے نقصانات، ریلوں اور بسوں کی مسابقت[1]، دریائی اور بحری راستوں سے شدید مسابقت اور کاروباری مصارف کی زیادتی۔ یہ بھی بتایا گیا ہے کہ نہ صرف ہندوستان بلکہ دنیا کے ص ۱۷۱
قریب قریب تمام ملکوں کی محصول کی پالیسی نے جن میں سے اکثر گزشتہ زمانے میں ہندوستان کے بہترین گاہک تھے، ریلوں کی آمدنی پر نقصان رساں اثر ڈالا۔

ریلوں میں ان لگاتار گھاٹوں کے باعث سنہ ۱۹۳۱ء تا سنہ ۱۹۳۲ء کے بعد ریلیں حکومت کی عام آمدنی میں کوئی حصہ ادا کرنے سے قاصر رہیں۔ سنہ ۱۹۳۱ء تا سنہ ۱۹۳۲ء کے سال سے سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء کے سال تک مالیے کی علٰحدگی کے قاعدے کے تحت اداشدنی حصے کی بقایا کی مجموعی مقدار ۳۰،۷۴ کروڑ روپے تھی۔ اس زمانے میں صرف یہی نہیں ہوا کہ ریلوں کے عام محفوظ ذخائر خالی ہوگئے بلکہ ریلوں نے محفوظ

[1] ۔ ویجوڈ تحقیقاتی کمیٹی (سنہ ۱۹۳۷ء) نے یہ اندازہ لگایا ہے کہ موٹر بسوں کی مسابقت سے ریلوں کی آمدنی میں جو گھاٹا آیا اس کی مقدار کم و بیش ۴½ کروڑ روپے سالانہ ہے۔ دیکھو ہندوستانی ریلوں کی تحقیقاتی کمیٹی کی رپورٹ فقرہ ۱۶۹۔

نقل وحمل

مالی نتائج پر تبصرہ از ۱۹۲۴ء–۱۹۲۵ء تا ۱۹۳۷ء–۱۹۳۸ء

(تجارتی اور فوجی اہمیت کی لائنوں کو ملا کر)

اعداد لاکھ روپیہ میں دیے گئے ہیں

معاشیات ہند جلد دوم پانچواں باب۔ درمیان صفحات ۳۳۰ و ۳۳۱

	۱۹۲۴ء تا ۱۹۲۵ء	۱۹۲۵ء تا ۱۹۲۶ء	۱۹۲۶ء تا ۱۹۲۷ء	۱۹۲۷ء تا ۱۹۲۸ء	۱۹۲۸ء تا ۱۹۲۹ء	۱۹۲۹ء تا ۱۹۳۰ء	۱۹۳۰ء تا ۱۹۳۱ء	۱۹۳۱ء تا ۱۹۳۲ء	۱۹۳۲ء تا ۱۹۳۳ء	۱۹۳۳ء تا ۱۹۳۴ء	۱۹۳۴ء تا ۱۹۳۵ء	۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء	۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء مرمجہ اندازہ	۱۹۳۷ء تا ۱۹۳۸ء میزانیہ
میل — سرکاری مملوکہ لائن	۲۷۰۰۲	۲۷۰۹۰	۲۷۶۶۴	۲۸۰۸۶	۲۹۱۱۱	۳۰۸۷۸	۳۱۱۹۷	۳۱۶۴۲	۳۱۶۴۴	۳۱۶۱۹	۳۱۶۵۹	۳۱۷۳۴	۳۱۷۳۲	۳۹۷۴۴
میل — کمپنیوں کے زیر انتظام لائن	۵۸۴۷	۵۹۷۷	۵۸۱۵	۵۸۱۲	۵۸۴۳	۴۷۳۳	۴۸۷۳	۴۸۶۶	۴۶۱۳	۴۶۳۴	۴۶۳۴	۴۵۷۸	۴۴۹۷	۴۰۸۴
مجموعی خام آمدنی — سرکاری مملوکہ لائن	لاکھ روپے ۱۰۰۱۳	لاکھ روپے ۹۸۹۴	لاکھ روپے ۹۸۴۲	لاکھ روپے ۱۰۳۴۳	لاکھ روپے ۱۰۳۷۳	لاکھ روپے ۱۰۲۷۰	لاکھ روپے ۹۵۱۰	لاکھ روپے ۸۶۶۳	لاکھ روپے ۸۴۴۳	لاکھ روپے ۸۶۶۳	لاکھ روپے ۹۰۲۰	لاکھ روپے ۹۰۶۵	لاکھ روپے ۹۵۰۰	لاکھ روپے ۹۰۷۵
مجموعی خام آمدنی — کمپنی کے زیر انتظام لائن	۷۳۴	۷۱۲	۶۷۷	۷۱۸	۷۲۷	۶۴۷	۴۹۹	۵۰۷	۴۸۶	۵۱۳	۵۲۸	۵۳۷	۵۴۵	۵۳۵
ریلیں چلانے کے مصارف — سرکاری مملوکہ لائن	۵۱۶۵	۵۲۹۹	۵۲۸۹	۵۳۰۶	۵۴۲۲	۵۵۵۹	۵۴۳۹	۴۹۳۱	۹۰۸	۴۹۵۰	۵۰۲۷	۵۰۸۷	۵۰۷۵	۴۸۷۵
ریلیں چلانے کے مصارف — کمپنی کے زیر انتظام لائن	۳۷۰	۳۵۷	۲۲۳	۳۵۳	۳۶۳	۳۳۰	۲۶۴	۳۶۳	۲۴۹	۲۶۰	۲۶۶	۲۶۸	۲۶۴	۲۶۱
محفوظ ذخیرۂ فرسودگی	۱۰۳۵	۱۰۶۷	۱۰۸۹	۱۱۵۸	۱۲۰۰	۱۲۵۹	۱۳۰۷	۱۳۴۶	۱۳۷۷	۱۳۶۵	۱۳۷۲	۱۳۲۵	۱۳۱۵	۱۳۵۹
کمپنیوں کے زیر انتظام لائنوں کو ادائی	۳۶۴	۳۵۵	۳۴۴	۳۶۵	۳۶۴	۳۱۷	۲۳۳	۲۴۴	۲۳۷	۲۵۳	۲۶۲	۲۶۹	۲۸۱	۴۷۴
سرکاری مملوکہ لائنوں کی خالص آمدنی	۳۸۱۳	۳۵۲۸	۳۴۶۴	۳۵۹۹	۳۷۵۱	۳۴۵۲	۲۷۶۴	۲۳۸۶	۲۱۵۸	۲۳۵۷	۲۶۴۱	۲۶۵۳	۳۱۱۰	۲۹۴۱
خالص متفرق آمدنی متفرق مطالبات کو منہا کرنے نیز کمپنیوں کو قابل ادائی زائد منافع ادا کرنے کے بعد	-۱۰۷	-۱۱۹	-۱۲۷	-۸۷	-۳۷	-۲	-۱۱	۱	۱۱۰	۱۰۵	۵۳	۸۷	-۱۲	۱۰
خالص آمدنی	۳۷۰۶	۳۴۰۹	۳۳۳۷	۳۸۱۲	۳۷۱۴	۳۴۵۰	۲۷۵۳	۲۳۸۷	۲۲۶۸	۲۴۶۲	۲۶۷۴	۲۷۴۰	۳۰۹۸	۲۹۵۱
مطالبات سود	۳۳۹۰	۲۴۸۱	۲۵۸۷	۳۷۲۷	۲۹۳۳	۳۰۴۶	۳۴۷۲	۳۳۰۷	۳۲۹۱	۳۲۵۸	۳۱۸۰	۳۱۳۹	۳۰۸۳	۲۹۳۶
بچت	۱۳۱۶	۹۲۸	۷۵۷	۱۰۸۵	۷۸۱	۴۰۴	-۵۱۹	-۹۲۰	-۱۰۲۳	-۷۹۶	-۵۰۶	۳۹۹	۱۵	۱۵
عام آمدنی میں جمع شدہ حصہ	۱۹۷۸	۵۴۹	۶۰۱	۶۲۸	۵۲۳	۴۱۲	۵۷۴	—	—	—	—	—	—	۱۵
ریلوے کے سرمایۂ محفوظ کو منتقل شدہ	۶۳۸	۳۷۹	۱۴۹	۴۵۷	۲۵۸	-۲۰۸	-۱۰۹۳	۴۹۵	—	—	—	—	—	—

ا۔ مرکزی حکومت کا میزانیہ برائے ۱۹۳۷ء تا ۱۹۳۸ء۔ ۲۔ برما کی ریلوں کو خارج کر دیا گیا ہے۔

یاد داشت (۱):- ۱۹۳۱ء تا ۱۹۳۲ء کے نقصان اور اس کے بعد کے سالوں کے مجموعی نقصان کو محفوظ ذخیرۂ فرسودگی سے پورا کر دیا گیا ہے یا پورا کر دیا جائے گا۔

یاد داشت (۲):- آمدنی میں جن کاموں اور کارخانوں کو محسوب نہیں کیا گیا ان کے سامان کے لیے ۱۹۳۱ء تا ۱۹۳۲ء کے سال تک قرضے لیے گئے جن کا مقصد کاروباری مصارف کو کم کرنا تھا۔ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء کے سال سے ان مصارف کی کمی کے لیے قرضے لیے گئے جو محفوظ ذخیرۂ فرسودگی سے پورے کیے گئے۔ اس طرح جو رقمیں لی گئیں ان کی تفصیل حسب ذیل ہے:- ۱۹۳۲ء تا ۱۹۳۳ء میں ۱۱۱ لاکھ روپے، ۱۹۳۳ء تا ۱۹۳۴ء ۱۱۹ لاکھ روپے، ۱۹۳۴ء تا ۱۹۳۵ء ۹۰ لاکھ روپے، ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء ۱۱۰ لاکھ روپے۔

یاد داشت (۳):- سابقہ حسابات میں ترتیب و مطابقت پیدا کرنے کی خاطر ۱۹۳۰ء تا ۱۹۳۱ء میں محفوظ ذخیرۂ فرسودگی سے قرضہ لے کر کاروباری مصارف کو ۲۰۶ لاکھ روپے تک گھٹا دیا گیا اور سابقہ سالوں کے مصارف کی غیر معمولی بازگشت کے ذریعے سے ۱۹۲۴ء تا ۱۹۲۵ء میں کاروباری مصارف کو ۱۷۹ لاکھ روپے تک گھٹا دیا گیا۔

BORROWER'S NO.	ISSUE DATE	BORROWER'S NO.	ISSUE DATE

۱۵- ریلوں کے مالی نتائج

حکومت ہند کا جن ریلوں سے براہ راست تعلق ہے ان کے کام کے مالی نتائج ۱۹۲۴ء سے ۱۹۳۷ء تک صفحہ ۸۷ پر مندرجہ جدول میں دیئے گئے ہیں اور ان سے اس مالی عملدرآمد کی تشریح ہوتی ہے جو ۱۹۲۴ء کے بعد سے علیحدگی کا طریقہ اختیار کرنے سے وجود میں آیا۔ اس دور کی ابتدائی ۱۲ سالہ مدت ۱۹۲۴ء تا ۱۹۳۶ء کو لیجئے تو معلوم ہوتا ہے کہ شروع کے چھ سال خوشحالی کے تھے اور آخری چھ سال دشواری کے تھے۔ اس کل مدت کو بحیثیت مجموعی لیجئے تو ابتدائی چھ سالوں میں جو مجموعی زاید آمدنی ہوئی اس کی مقدار ۵۲ کروڑ ۶۴ لاکھ روپے تھی، اس کے برخلاف دوسرے چھ سالوں میں گھاٹے کی مقدار ۴۱ کروڑ ۶۳ لاکھ روپے تھی۔ تغیر پذیر منافع کے اس طویل دور میں خالص توفیر ۱۱ کروڑ ایک لاکھ روپے رہی۔ کاروباری مصارف کو منہا کرکے، فرسودگی کے مطالبات کی گنجائش رکھ کر اور اصل مستعار کا پورا سود ادا کرنے کے بعد سالانہ منافع کچھ کم ایک کروڑ روپے رہ جاتا ہے[1]۔

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ:۔ ریلوں کی آمدنی سے مجموعی حصہ ۳۰ر۱۶ر۷

(۳) منہا شدنی:۔ فوجی اہمیت کی لائنوں پر گھاٹا جس کا بار ریلوں کی آمدنی پر پڑا:۔ (۱) سرمایہ کا سود = ۵۲،۳۷،۱۰ روپے + (۲) کاروباری نقصان = ۲۷،۶۵ روپے + (۳) کاروباری نقصان کو پورا کرنے کی غرض سے محفوظ ذخیرۂ فرسودگی سے جو رقم ادا کی گئی اس کا سود = ۹۳،۴۴ روپے　　۱،۱۷،۴۴،۱

ریلوں کی آمدنی سے عام آمدنی کو منتقل کیا جانے والا واجب الادا حصہ　　۳۲،۲۸،۴۲

دیکھو ریلوے بجٹ برائے ۱۹۳۷ء-۳۸ء صفحہ ۳۷۔

[1] مرکزی حکومت کے میزانیہ بابت ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء کے بارے میں رکن ریلوے کی تقریر فقرہ (۱۷)۔

۱۹۲۴ء تا ۱۹۳۰ء کے عام خوش حالی کے دور میں حکومت کو جو حصہ ادا کیا گیا اس کی مجموعی مقدار ۴۲ کروڑ روپے تھی گویا مالیے کی علیحدگی کے بعد سے کل مدت کے لیے سالانہ اوسط ۶ کروڑ روپے رہا۔ اسی مدت میں محفوظ ذخیرۂ فرسودگی میں ۴۱½ کروڑ روپے جمع ہوئے۔ ۱۹۳۰ء تا ۱۹۳۱ء کے بعد ریلوں کی حالت میں بنیادی تغیر رونما ہوا اور منافع میں کمی شروع ہو گئی۔ بلکہ اس سال سے گھاٹے کے دور کا آغاز ہوتا ہے جو زیادہ تر حسب ذیل مضر اثرات کا نتیجہ تھا:۔ عالمی کساد بازاری اشیا کی قیمتوں کا اتار گیہوں کی برآمد کی کمی، حالیہ سالوں میں ہندوستان کے پر آشوب حالات، سیلابوں اور زلزلوں کے نقصانات، ریلوں اور بسوں کی مسابقت[1]، دریائی اور بحری راستوں سے شدید مسابقت اور کاروباری مصارف کی زیادتی۔ یہ بھی بتایا گیا ہے کہ نہ صرف ہندوستان بلکہ دنیا کے قریب قریب تمام ملکوں کی محصول کی پالیسی نے جن میں سے اکثر گزشتہ زمانے میں ہندوستان کے بہترین گاہک تھے، ریلوں کی آمدنی پر نقصان رساں اثر ڈالا۔ ص ۱۵۵

ریلوں میں ان لگاتار گھاٹوں کے باعث ۱۹۳۱ء تا ۱۹۳۲ء کے بعد ریلیں حکومت کی عام آمدنی میں کوئی حصہ ادا کرنے سے قاصر رہیں۔ ۱۹۳۱ء تا ۱۹۳۲ء کے سال سے ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء کے سال تک مالیے کی علیحدگی کے قاعدے کے تحت اداشدنی حصے کی بقایا کی مجموعی مقدار ۳۰،۴۷ کروڑ روپے تھی۔ اس زمانے میں صرف یہی نہیں ہوا کہ ریلوں کے عام محفوظ ذخائر خالی ہو گئے بلکہ ریلوں نے محفوظ

---

[1] ویجوڈ تحقیقاتی کمیٹی (۱۹۳۷ء) نے یہ اندازہ لگایا ہے کہ موٹر بسوں کی مسابقت سے ریلوں کی آمدنی میں جو گھاٹا آیا اس کی مقدار کم و بیش ۴½ کروڑ روپے سالانہ ہے۔ دیکھو ہندوستانی ریلوں کی تحقیقاتی کمیٹی کی رپورٹ فقرہ ۱۶۹۔

حصہ ادا کریں۔ سر سلطان احمد رکن ریلوے نے مخالفین کی بدگمانی یہ کہہ کر دور کر دی کہ حکومت ان وعدوں کا احترام سختی کے ساتھ کرے گی جو نیمیر فیصلے کے تحت کیے گئے تھے اور مرکزی مجلس قانون ساز کو دوبارہ یہ اطمینان دلایا کہ ریلوں کی آمدنی کی بچت سے صوبوں کو مالی امداد دیجائے گی دوسرے یہ کہ ریلوں کے کارخانوں میں یوروپین سپروائزروں اور تجارتی محکموں میں یوروپی افسروں کو بھرتی کرنے کی ضرورت کے بارے میں ویجوڈ کمیٹی نے جو خیال ظاہر کیا تھا اس کے خلاف انتہائی سیاسی غم وغصے کا اظہار کیا گیا۔ لیکن یہ غم وغصہ حکومت کی اس یقین آفرینی سے کم ہو گیا کہ ریلوے خدمات کو بتدریج ہندیانے کی پالیسی سے انحراف نہیں کیا جائے گا۔ تیسرے یہ کہ کمیٹی نے ریلوں کی وفاقی دستوری ذی اقتدار جماعت کے بارے میں جو خیالات ظاہر کیے تھے (دیکھو فصل ۲۲) وہ موضوع تحقیق کے حدود سے باہر خیال کیے جا رہے تھے اور ان کے بارے میں ہندوستان میں شدید اختلاف آرا رہا۔[1] ویجوڈ کمیٹی نے مسافروں اور مال کی باربرداری کے کرایوں کی نظرثانی اور ریل اور بس کے الحاق کے بارے میں جو سفارشیں پیش کیں ان پر اگلی فصلوں میں بحث کی گئی ہے۔

صلاا۱۹

کمیٹی نے بجاطور پر اس بات پر زور دیا ہے کہ ریلیں اپنی ہردلعزیزی کو بڑھائیں اور عوام سے اپنے تعلقات بہتر بنائیں۔ چنانچہ وہ اس مقصد کے تحت یہ سفارش کرتی ہے کہ ریلوے کا محکمہ ایک افسر رابطۂ صحافت اور ایک دفتر معلومات عامّہ مقرر کر کے صحافت سے گہرا ربط قایم کرے۔ عام طور پر ریلوں کے وسیع انضمام سے کمیٹی متفق نہیں ہے کیونکہ ایسا کرنے سے انتظامات کے بے قابو ہو جانے کا اندیشہ ہے۔

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ: سرمایے کی بے باقی کے لیے محفوظ ذخیرۂ تسویہ کا کام دے (دیکھو فقرہ ۲۰۲ و ۲۱۰ تا ۲۱۱)۔

[1] ملاحظہ ہو رسالۂ کیپٹل (ضمیمہ دسمبر ۱۹۳۶ء) صفحہ ۲۶۔

۱۸۔ ریلوں کی شرح کرایے کی پالیسی۔

ہندوستان کی یہ شکایت بہت دیرینہ ہے کہ اس ملک کی ریلوں کی شرحیں محض ریلوں کے مالی فائدے کے مدنظر معین کی جاتی ہیں۔ اور اس سے بھی بدتر یہ کہ یوروپی تاجروں کو مدد دینے اور ہندوستانی صنعتوں اور کاروبار کی نشوونما کو روکنے کے خیال سے ان شرحوں میں جوڑ توڑ کیا گیا ہے۔ یہی شکایت سر ابراہیم رحمت اللہ نے مرکزی مجلس قانون ساز میں ۱۹۱۵ء میں اور کئی گواہوں نے صنعتی کمیشن، مالی کمیشن اور اکورتھ کمیٹی کے سامنے پیش کی[۱]۔

اس سلسلے میں جو خاص قسم کے الزامات لگائے جاتے ہیں ان میں سے ایک یہ ہے کہ کرایے کی شرحیں اس طور پر مرتب کی جاتی ہیں کہ بندرگاہوں تک مسافروں اور مال کی آمد و رفت کی ہمت افزائی ہو اور اندرون ملک مسافروں اور مال کی آمد و رفت کی حوصلہ شکنی ہو۔ اس طرح خام اشیا کی برآمد اور غیرملکی مصنوعات کی درآمد کی ہمت افزائی کی جاتی ہے[۲]۔ ہندوستانی کاروباری اشخاص اور کارخانوں کے مالکوں نے یہ شکایت کی کہ ان کو ہندوستان کے مختلف علاقوں سے خام اشیا طلب کرنے یا مصنوعات دوسرے بازاروں میں بھیجنے کی

---

[۱] ملاحظہ ہو "ہندوستانی ریلوں کی تحقیقاتی کمیٹی کی رپورٹ"۔

Indian Railways Enquiry Report

باب ۱۲ و باب ۱۳۔

[۲] دیکھیے مالی کمیشن کی رپورٹ فقرہ ۱۲۷۔ ریلویز کی طرف سے اس بات پر زور دیا گیا کہ وہ خارجی تجارت کی پاسداری اس وجہ سے کر رہی تھیں کہ ان کے نقطۂ نظر سے خارجی تجارت داخلی تجارت کے مقابلے میں زیادہ اہم تھی۔ اس کے علاوہ موافق شرحوں کا خارجی تجارت پر خاطر خواہ اثر ہوتا تھا۔ چنانچہ اسی لیے بندرگاہوں سے مال کی آمد و رفت کے واسطے زیادہ سہولتیں مہیا کی گئی تھیں۔ حال میں داخلی تجارت میں تیزی کے ساتھ ترقی ہوئی ہے۔ اور اس کا اس

حصہ ادا کریں۔ سر سلطان احمد رکن ریلوے نے مخالفین کی بدگمانی یہ کہہ کر دور کردی کہ حکومت ان وعدوں کا احترام سختی کے ساتھ کرے گی جو نیمیر فیصلے کے تحت کیے گئے تھے اور مرکزی مجلس قانون ساز کو دوبارہ یہ اطمینان دلایا کہ ریلوں کی آمدنی کی بچت سے صوبوں کو مالی امداد دیجائے گی دوسرے یہ کہ ریلوں کے کارخانوں میں یوروپین سپروائزروں اور تجارتی محکموں میں یوروپی افسروں کو بھرتی کرنے کی ضرورت کے بارے میں ویجوڈ کمیٹی نے جو خیال ظاہر کیا تھا اس کے خلاف انتہائی سیاسی غم و غصے کا اظہار کیا گیا۔ لیکن یہ غم و غصہ حکومت کی اس یقین آفرینی سے کم ہوگیا کہ ریلوے خدمات کو بتدریج ہندیانے کی پالیسی سے انحراف نہیں کیا جائے گا۔ تیسرے یہ کہ کمیٹی نے ریلوں کی وفاقی دستوری ذی اقتدار جماعت کے بارے میں جو خیالات ظاہر کیے تھے (دیکھو فصل ۲۲) وہ موضوع تحقیق کے حدود سے باہر خیال کیے جارہے تھے اور ان کے بارے میں ہندوستان میں شدید اختلاف آرا رہا[1]۔ ویجوڈ کمیٹی نے مسافروں ص۱۹۱
اور مال کی باربرداری کے کرایوں کی نظرثانی اور ریل اور بس کے الحاق کے بارے میں جو سفارشیں پیش کیں ان پر اگلی فصلوں میں بحث کی گئی ہے۔

کمیٹی نے بجا طور پر اس بات پر زور دیا ہے کہ ریلیں اپنی ہردلعزیزی کو بڑھائیں اور عوام سے اپنے تعلقات بہتر بنائیں۔ چنانچہ وہ اس مقصد کے تحت یہ سفارش کرتی ہے کہ ریلوے کا محکمہ ایک افسر رابطۂ صحافت اور ایک دفتر معلومات عامّہ مقرر کرکے صحافت سے گہرا ربط قایم کرے۔ عام طور پر ریلوں کے وسیع انضمام سے کمیٹی متفق نہیں ہے کیونکہ ایسا کرنے سے انتظامات کے بے قابو ہوجانے کا اندیشہ ہے۔

بقیہ حاشیہ صفحۂ گزشتہ: سرمایے کی بے باقی کے لیے محفوظ ذخیرۂ تسویہ کا کام دے (دیکھو فقرہ ۲۰۲، ۲۱۰ تا ۲۱۱)۔

[1] ملاحظہ ہو رسالۂ کیپٹل (ضمیمہ دسمبر ۱۹۳۷ء) صـ۲۶۔

۱۰۔ ریلوں کی شرح کرایہ کی پالیسی۔

ہندوستان کی یہ شکایت بہت دیرینہ ہے کہ اس ملک کی ریلوں کی شرحیں محض ریلوں کے مالی فائدے کے مدنظر معین کی جاتی ہیں۔ اور اس سے بھی بدتر یہ کہ یورپی تاجروں کو مدد دینے اور ہندوستانی صنعتوں اور کاروبار کی نشوونما کو روکنے کے خیال سے ان شرحوں میں جوڑ توڑ کیا گیا ہے۔ یہی شکایت سر ابراہیم رحمت اللہ نے مرکزی مجلس قانون ساز میں ۱۹۱۵ء میں اور گئی گواہوں نے صنعتی کمیشن، مالی کمیشن اور اکورتھ کمیٹی کے سامنے پیش کی۔[۱]

اس سلسلے میں جو خاص قسم کے الزامات لگائے جاتے ہیں ان میں سے ایک یہ ہے کہ کرایہ کی شرحیں اس طور پر مرتب کی جاتی ہیں کہ بندرگاہوں تک مسافروں اور مال کی آمد و رفت کی ہمت افزائی ہو اور اندرون ملک مسافروں اور مال کی آمد و رفت کی حوصلہ شکنی ہو۔ اس طرح خام اشیا کی برآمد اور غیر ملکی مصنوعات کی درآمد کی ہمت افزائی کی جاتی ہے۔[۲] ہندوستانی کاروباری اشخاص اور کارخانوں کے مالکوں نے یہ شکایت کی کہ ان کو ہندوستان کے مختلف علاقوں سے خام اشیا طلب کرنے یا مصنوعات دوسرے بازاروں میں بھیجنے کی

---

[۱] ملاحظہ ہو "ہندوستانی ریلوں کی تحقیقاتی کمیٹی کی رپورٹ"

Indian Railways Enquiry Report

باب ۱۲ و باب ۱۳۔

[۲] دیکھو مالی کمیشن کی رپورٹ فقرہ ۱۲۷۔ ریلویز کی طرف سے اس بات پر زور دیا گیا کہ وہ خارجی تجارت کی پاسداری اس وجہ سے کر رہی تھیں کہ ان کے نقطۂ نظر سے خارجی تجارت داخلی تجارت کے مقابلے میں زیادہ اہم تھی۔ اس کے علاوہ موافق شرحوں کا خارجی تجارت پر خاطر خواہ اثر ہوتا تھا۔ چنانچہ اسی لیے بندرگاہوں سے مال کی آمد و رفت کے واسطے زیادہ سہولتیں مہیا کی گئی تھیں۔ حال میں داخلی تجارت میں تیزی کے ساتھ ترقی ہوئی ہے۔ اور اس کا اس

صورت میں ایسی شرح سے کرایہ ادا کرنا پڑتا ہے جس کو وہ بے جا اور غیر منصفانہ خیال کرتے ہیں۔ مزاحمتی شرحوں کے طریق[1] نے بھی بہت بے اطمینانی پھیلا دی، اس لیے کہ اس کی وجہ سے مال کی آمد و رفت کا رخ پلٹ جاتا ہے جس کی بنا پر صنعت و تجارت کی راہ میں مشکلات پیدا ہوتی ہیں۔ کرایے کی پالیسی کا اثر گزشتہ زمانے میں یہ ہوا کہ جو شہر بندرگاہ تھے ان میں صنعتیں مرتکز ہو گئیں۔ چنانچہ صنعتوں اور کارخانوں کا یہی ارتکاز ان شہروں کی اکثر موجودہ پریشانیوں کا ذمہ دار ہے۔ مزدوروں کی حد تک جو سخت دشواریاں محسوس ہوتی ہیں ان کا باعث بڑی حد تک یہ حصہ ۱۹۲
ہے کہ ایسے مرکزوں میں صنعتیں مرتکز ہیں جو اندرون ملک سے دور واقع ہیں۔ ریلوں کے کرایوں کی پالیسی کا جو مضر اثر ہندوستان میں دریائی نقل و حمل پر پڑ رہا ہے اس کا ذکر بعد کی فصل میں کیا گیا ہے۔

جیسا کہ مالی کمیشن نے تسلیم کیا ہے، ہندوستانی صنعتوں کے ساتھ غیر منصفانہ سلوک کئے جانے کے متعلق جو شکایتیں پیش کی گئیں وہ بے بنیاد نہیں تھیں۔ واقعہ یہ ہے کہ ریلیں، ریلوے بورڈ کے منظورہ حدود کے اندر شرحوں میں جوڑ توڑ کرنے اور خاص اشیا کو خاص قسم کے تحت شمار کرنے کی حد تک بالکل آزاد رہیں[2]۔ صنعتی کمیشن نے اس مسئلے کی گہری تحقیقات

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ، مطالبے سے کہ اس کا خاص لحاظ کیا جائے زیادہ دیر تک انکار نہیں کیا سکتا۔

[1] Block Rates System

(Block Rates کے معنی یہ ہیں کہ ایک ایسے اسٹیشن سے جو دوسری ریلوں کے جنکشن کے قریب ہو جنکشن تک آنے جانے کا کرایہ چھوٹے فاصلے کے لیے بحساب فی میل زیادہ شرح سے مقرر کیا جاتا ہے تاکہ مال کو اس دوسری لائن پر دور تک لیجانا مقصود ہو تو اس کی نقل و حمل کو اسی لائن پر روکا جائے جہاں سے وہ چلا تھا اور حریف لائن پر جانے سے باز رکھا جائے یا اس کے لیے مزاحمت پیدا کی جائے۔

[2] پروفیسر کے، ٹی، شاہ نے یہ خیال ظاہر کیا ہے کہ "چونکہ ریلوں کا بنانا ابتداءً بہت بیش خرچ ہوتا ہے اور ان کو چلانا اس سے بھی زیادہ بیش خرچ ہوتا ہے، اور چونکہ ریلیں ہندوستان کی معاشی حالت"

کرنے کے بعد یہ سفارش کی کہ اندرونی نقل وحمل کے کرایے کی شرح ممکنہ حد تک اسی شرح کے مساوی رکھی جائے جو بندرگاہوں سے یا بندرگاہوں تک ایک ہی قسم کے سامان اور مساوی فاصلے کے لیے مقرر کی جاتی ہو تاکہ خام اشیا کو برآمد سے قبل ممکنہ حد تک مصنوعات کی شکل دینے کی ہمت افزائی ہو۔ کمیشن نے یہ بھی سفارش کی کہ ایک سے زیادہ لائنوں پر جانے والے مال کا کرایہ کل فاصلے کے حساب سے ایک ہی رقم میں لیا جائے۔ مالی کمیشن نے ان سفارشوں کی تائید کی اور یہ خیال ظاہر کیا کہ سابقہ کمیشنوں کے تجویز کردہ شرایط کے اندر نئی صنعتوں کے لیے چند سالوں تک خصوصی شرحیں منظور کی جائیں اور دوسری صنعتوں کے حق میں بھی یہی کیا جائے بشرطیکہ وہ خود کو خاص رعایت کا مستحق ثابت کرسکیں۔ زرعی کمیشن جس نے ریلوں کے کرایے کی پالیسی کو اس نقطۂ نظر سے جانچا کہ زرعی نشوونما پر اس کا کیا اثر پڑتا تھا،[۱] یہ خیال ظاہر کیا کہ محکمہ جات زراعت اور ریلوں کے درمیان گہرا ربط قایم کیا جائے اور یہ سفارش کی کہ کھاد، ایندھن، چارہ اور دودھ دینے والے مویشیوں وغیرہ کی نقل وحمل کے لیے رعایتی شرح کرایہ منظور کی جائے۔ اس کمیشن نے یہ بھی مشورہ دیا کہ آلات کشاورزی زرعی کلوں اور ان کے متعلقہ خام مال کی نقل وحمل کے کرایے کی شرحوں کو از سر نو جانچا جائے۔ حکومت ہند نے ان سفارشوں میں سے بعض کو اپریل ۱۹۲۳ء میں منظور کیا۔ چنانچہ بے قاعدگیوں کو دور کرنے کے لیے آلات کشاورزی کی قسمیں از سر نو

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ :- کا لحاظ کئے بغیر بنائی اور چلائی جاتی ہیں، اس لیے ریلوں کی شرحیں بھی نقل وحمل کی نوعیت اور اس امر کا لحاظ کیے بغیر مقرر کی گئی ہیں کہ ہندوستانی تجارت اور صنعت پر ان کے کیا اثرات پڑتے ہیں۔" ملاحظہ ہو ان کی تصنیف موسوم به "ہندوستان کی تجارت، کرور گیری اور نقل وحمل" صفحہ ۲۹۷۔

[۱] زرعی کمیشن کی رپورٹ صفحہ ۳۷۷ تا صفحہ ۳۷۹۔

قایم کی گئی ہیں، مویشیوں کی نقل کی شرحیں جانچی گئی ہیں اور ان میں کمی کی گئی ہے۔ ویجوڈ کمیٹی نے یہ اعتراض کیا کہ ہندوستانی ریلوں کی شرحوں کا طریقہ بے ڈھنگا اور بے اصولی ہے اور اس کو بالکل آسان کر دینے کی ضرورت ہے۔ سادگی پیدا کرنے کی خاطر ویجوڈ کمیٹی نے یہ سفارش کی کہ ریلوے بورڈ کو چاہئیے کہ مندرجہ فہرست شرحوں کے لحاظ سے کرایہ وصول کرنے کے طریق کی تحقیق کرے[1]۔

صہ ۱۹۲۳ اکورتھ کمیٹی کی سفارش کے مطابق شرحوں کے متعلق ایک مشاورتی کمیٹی ۱۹۲۶ء میں مقرر کی گئی جو ایک صدر نشین، تجارتی اغراض کی نمایندگی کرنے والے ایک رکن اور ریلوں کی نمایندگی کرنے والے ایک رکن پر مشتمل تھی، تاکہ حسب ذیل مسائل کی تحقیق کرے اور ان کے بارے میں حکومت سے سفارشیں کرے:۔

(۱) بے جا ترجیح کی شکایتیں،

(۲) یہ شکایتیں کہ شرحیں خود بے حد گراں ہیں،

(۳) ریل کے آخری اسٹیشن Terminus کے بارے میں شکایتیں یا جھگڑے اور یہ شکایتیں کہ ریلوے کمپنیاں تجارت کے لیے معقول سہولتیں مہیا کرنے کی حد تک اپنے فرایض پورے نہیں کرتیں،

(۴) ایسی اشیا کے پارسلوں کے شرایط معقول ہیں یا نہیں جن کو نقصان پہنچنے کا یا جن سے دوسروں کو نقصان پہنچنے کا امکان ہو،

(۵) کس شرح کے مطابق مال کی گٹھری بنا کر بھیجنے کے متعلق شکایتیں ہیں۔ کمیٹی کی دستوری حیثیت محض ایک مشاورتی جماعت کی ہے، حکومت اس کی تحقیقات کو منظور کرے یا نہ کرے۔ ویجوڈ تحقیقاتی کمیٹی نے یہ سفارش کی ہے کہ مذکورۂ بالا کمیٹی کو اپنی کارروائی زیادہ مستعدی کے ساتھ

---

[1] انڈین ریلوے کمیٹی کی رپورٹ فقرہ ۱۲۷۔

اور نہ زیادہ علانیہ طور پر کرنی چاہئیے اور حکومت کو معمولاً یہ ذمہ داری قبول کرنی چاہئیے کہ اگر اس کے پاس کوئی قابل لحاظ درخواست آئے تو اس کو کمیٹی کے پاس بھیجدے۔ (فقرہ ۱۳۲) موجودہ مشاورتی کمیٹی کے بجائے یہ مناسب ہے کہ ایسی جماعت بنائی جائے جس کو برطانیہ کی ریلوں کی شرحوں کی مجلس[۱] یا ریاستہائے متحدۂ امریکا کے بین ریاستی تجارتی کمیشن کی طرح ابتدائی اختیارات حاصل ہوں۔

۱۹۔ ریلوے بورڈ کی تنظیم جدید

اکورتھ کمیٹی نے یہ مشورہ دیا کہ ریلوے بورڈ کی تنظیم جدید اس طرح کی جائے کہ وہ ایک اطمینان بخش وسیلہ بن جائے جس کی وساطت سے حکومت ہند ملک کے کل ریلوے نظام کی موثر نگرانی کر سکے۔ جدید تنظیم کے تحت ریلوے بورڈ ایک چیف کمشنر، ایک مالی کمشنر اور تین ارکان پر مشتمل ہے[۲]۔ اکورتھ کمیٹی کی سفارش یہ تھی کہ کل کام تین علاقوں یا حلقوں پر تقسیم کردیا جائے اور ان میں سے ہر علاقہ ایک کمشنر کے زیر نگرانی رہے، لیکن اس کے بجائے یہ تدبیر اختیار کی گئی کہ کام کو مسائل کی بنیاد پر تقسیم کیا گیا ہے۔ چنانچہ ایک رکن فنی مسائل سے نبٹتا ہے،

---

[۱] Railway Rates Tribunal.

[۲] عمالی مسائل کی روز افزوں اہمیت کی بنا پر سنہ ۱۹۲۹ء میں ایک تیسرے رکن کا تقرر کیا گیا جس کے اہم کاموں میں عمالی مسائل کو اطمینان بخش طور پر حل کرنا، عام طور پر عملے کی خدمت کے شرائط اور خاص کر ادنیٰ اجرت پانے والے مزدوروں کی خدمت کے شرایط کی اصلاح و ترمیم کرنا داخل ہے۔ مالی دباؤ کے باعث بعض اعلیٰ عہدوں کے تقررات سنہ ۱۹۳۱ء تا ۱۹۳۲ء سے روک دیے گئے ہیں۔ ریلوے بورڈ کا موجودہ اعلیٰ عملہ چیف کمشنر، مالی کمشنر ایک رکن، چار نظار، پانچ نائبان ناظم، ایک معتمد، اور ایک مددگار معتمد پر مشتمل ہے۔ دیکھو ہندوستانی ریلوں کی رپورٹ (سنہ ۱۹۳۳ء تا سنہ ۱۹۳۴ء)، جلد اول، صفحہ ۹۵ تا صفحہ ۹۶۔ ریلوں کے موجودہ نظم و نسق کے متعلق بعض تنقیدوں اور مشوروں کے لیے ملاحظہ ہو ہندوستانی ریلوں کی تحقیقاتی کمیٹی کی رپورٹ،

دوسرا رکن عام نظم ونسق عملے اور مسافروں اور مال کی نقل وحمل کے مسائل کا ذمہ دار ہے اور مالی کمشنر جو ریلوے بورڈ میں محکمۂ مالیہ کی نمایندگی کرتا ہے عملے مالی مسائل کی دیکھ بھال کرتا ہے۔ بورڈ کی مدد کے لیے پانچ ڈائرکٹر بھی ہیں جو سیول انجینیری، میکانیکل انجینیری، مسافروں اور مال کی نقل وحمل اور آمد ورفت، مالیے اور کارخانوں کی نمایندگی کرتے ہیں۔ ان نظما نے چیف کمشنر اور ارکان کا بہت سا کام ہلکا کر دیا ہے اور ان کو موقع دیا ہے کہ اپنی توجہ ریلوے پالیسی کے بڑے معارف پر صرف کریں، مختلف ریلوے لائنوں پر دورہ کریں اور مقامی حکومتوں سے جہاں تک ممکن ہو سابق کے مقابلے میں زیادہ شخصی ربط قایم کریں۔ صد ۱۹۲

۲۰ - ریلوے کی مشاورتی کمیٹیاں - اکورتھ کمیٹی نے یہ سفارش کی کہ مرکزی اور مشاورتی مجلسیں قایم کی جائیں تاکہ ہندوستان کے طبقۂ عوام کو ریلوں کے انتظامی معاملات میں مشورہ دینے کا موقع ملے۔ چنانچہ اس وقت حکومت کی مملوکہ تمام ریلوں کے لیے مشاورتی کمیٹیاں موجود ہیں۔ مرکزی مجلس قانون ساز کی بھی ایک کمیٹی ہے جو اسمبلی اور کونسل آف اسٹیٹ کے نمایندوں پر مشتمل ہے۔

۲۱ - خدمات کو ہندیانے کا عمل - اکورتھ کمیٹی اور لی کمیشن (۱۹۲۳ء) دونوں نے اس امر کی سفارش کی کہ ہندوستانیوں کو ریلوے کی اعلیٰ خدمات کے لیے تربیت دینے کی سہولتوں کو وسیع کیا جائے۔ چنانچہ لی کمیشن نے ایسے عہدوں کے لیے ۷۵ فی صد کا تناسب تجویز کیا۔ حکومت نے اس سفارش کو قبول کر لیا اور اس کے متعلق ریلوے بورڈ تربیت کے متعلق سہولتوں کو وسیع کرنے کے بارے میں تدابیر اختیار کر چکا ہے جو ریلوے کی خدمات کو ہندیانے کی جانب

بقیہ حاشیہ صفحۂ گزشتہ۔ ۱۹۳۷ء فقرہ ۸ تا ۹۰۔

پہلا ضروری اقدام ہے چنانچہ ریلوے کی نقل وحمل کا ایک مدرسہ چندوسی میں کھولا جا چکا ہے جس میں تحتانی افسروں کو تربیت دی جاتی ہے اور بعض علاقہ واری مدارس ریلوے کے عملے کی تربیت کے لیے بھی کھولے گئے ہیں۔ یہ بدقسمتی ہے کہ مالی مشکلات کے باعث ریلوے اسٹاف کالج کو جو دہرہ دون میں ریلوے افسروں کی تعلیم و تربیت کے لیے کھولا گیا تھا ۱۹۳۲ء کے اوائل میں بند کر دینا پڑا۔ حکومت ہند نے حال ہی (۱۹۳۷ء) میں ویجوڈ کمیٹی کی رپورٹ پر بحث کے دوران میں ریلوے خدمات کو ہندیانے کی پالیسی کی از سر نو تحقیق کی (دیکھو فصل ۱۷)۔

اکورتھ کمیٹی نے عوام کے بعض شکایات کو رفع کرنے کے بارے میں بھی سفارشیں پیش کیں۔ چنانچہ حکومت نے ان شکایتوں کو دور کرنے کی غرض سے چند تدابیر اختیار کیں۔ مثلاً ریل گاڑیوں، ڈبوں اور انجنوں کی تعداد میں اضافہ کیا، پلیٹ فارم اور ویٹنگ روم کی گنجایش کو وسیع کیا، نئے اسٹیشن بنائے، آب رسانی کا بہتر انتظام کیا۔ مسافروں کی نگرانی کرنے والے مہتموں کا تقرر کیا وغیرہ۔ مسافروں کی آمد و رفت سے ریلوں کو جو آمدنی وصول ہوتی ہے اس میں سب سے بڑا حصہ تیسرے درجے کے لوگ دیتے ہیں۔ اس لحاظ سے دوسرے امور سے قطع نظر کرتے ہوئے یہ چیز کاروباری نقطۂ نظر سے بہت ہی مفید ہوگی کہ تیسرے درجے کے مسافروں کے لیے سفر کی دلکشی میں اضافہ کیا جائے۔

۲۲۔ ریلیں وفاقی حکومت کے تحت۔

قانون حکومت ہند بابت ۱۹۳۵ء کی رو سے یہ قرار دیا گیا ہے کہ جہاں وفاقی حکومت اور وفاقی مجلس قانون ساز ریلوے کی پالیسی کی عام نگرانی کرے، وہاں سرکاری ریلوں اور کمپنیوں کے زیر انتظام ریلوں کے حقیقی نظم ونسق ص۱۹۵
کو ریلوے کی ایک ذی اقتدار دستوری جماعت کے تحت رکھا جائے جس کو وفاق کے تحت ریلوں کو بنانے چلانے، ان کا انتظام و نگرانی کرنے کے بارے میں عاملی اقتدار حاصل ہو۔ ریلوں کی ذی اقتدار جماعت

کو کاروباری اصول پر کام کرنا چاہئے۔ اور زراعت، صنعت، تجارت اور عوام کے اغراض کا مناسب لحاظ رکھنا چاہئے۔ جہاں تک کہ پالیسی کا تعلق ہے اس ذی اقتدار جماعت کو وفاقی حکومت کی دی ہوئی ہدایتوں کی رہنمائی میں اپنے کام انجام دینے چاہییں۔

اس ذی اقتدار جماعت کے ارکان میں سے کم از کم ۳/۱ حصہ ایسے اشخاص پر مشتمل ہونا چاہئے جن کو گورنر جنرل اپنے صوابدید کے لحاظ سے مقرر کرے، اور گورنر جنرل ہی ان ارکان میں سے ایک کا تقرر بحیثیت صدر نشین کریں گے۔

یہ ذی اقتدار جماعت ایک فنڈ جس کو "ریلوے فنڈ" سے موسوم کیا جائے گا قایم کرے گی اور اس کا انتظام و نگرانی کرے گی۔ اس جماعت کو جو رقم آمدنی یا سرمایے کی مد میں اپنے کاموں کی انجام دہی میں وصول ہو اور اس جماعت کو اپنے فرائض بجا لانے کے قابل بنانے کے لیے جو رقم مرکزی وفاقی حکومت کی آمدنی سے مہیا کی جائے وہ سب اسی فنڈ میں جمع ہو گی اور اس کے تمام اخراجات اسی فنڈ سے پورے کیے جائیں گے۔

گورنر جنرل وقتاً فوقتاً ریل کی شرحوں کی کمیٹی مقرر کر سکتے ہیں تاکہ ریل استعمال کرنے والے اشخاص اور اس ذی اقتدار جماعت کے درمیان کرایے اور آمد و رفت کی سہولتوں کی بابت کوئی نزاع ہو جس کے بارے میں گورنر جنرل ذی اقتدار جماعت کے لیے لازمی گردانیں کہ وہ اس مسئلے کو کمیٹی کے سامنے پیش کرے تو کمیٹی ذی اقتدار جماعت کو مشورہ دے سکے۔

ریلوں میں مسافروں یا مال کا جو کرایہ لیا جائے اس کی تنظیم کی غرض سے کوئی مسودۂ قانون بنایا جائے یا قانون میں کوئی ترمیم کی جائے تو اس کو بجز گورنر جنرل کی سفارش کے وفاقی مقننہ کے کسی ایوان میں بھی نہ تو پیش کیا جا سکتا ہے نہ اس کے لیے

تحریک کی جا سکتی ہے۔

گورنر جنرل کو یہ اختیار حاصل ہے کہ ایسے قواعد بنائیں جن کی رو سے ریلوے کی ذی اقتدار جماعت یا کسی شریک وفاق ریاست کے لیے یہ لازمی ہو کہ وہ ایسی صورتوں میں جن کی تصریح قواعد میں کر دی گئی ہو ریل بنانے یا ریل کے راستے کا خاکا یا ریل کی پٹری کی چوڑائی بدلنے کے بارے میں کسی تجویز کے متعلق قبل از قبل اطلاع دیجائے اور خاکے اور نقشے پیش کیے جائیں۔

اگر ذی اقتدار جماعت یا شریک وفاق ریاست کوئی اعتراض کرے کہ اس تجویز پر عمل کرنے کا نتیجہ یہ ہوگا کہ وفاقی ریلوے یا ریاستی ریلوے سے ناواجب یا غیر معاشی مسابقت کرنی پڑے گی تو گورنر جنرل اس اعتراض کو ریلوے کی ایک خصوصی عدالت (ٹربیونل) میں بھجوا سکتے ہیں جو حسب ذیل اشخاص پر مشتمل ہوگی۔ ایک صدر نشین ہوگا جس کا تقرر وفاقی عدالتوں کے ججوں میں سے ہندوستان کے چیف جسٹس سے مشورہ کرنے کے بعد وایسرائے کریں گے، اور اس کے رکن دوسرے دو اشخاص ہوں گے جن کا انتخاب، ریلوے، نظم ونسق یا کاروبار کا تجربہ رکھنے والے آٹھ اشخاص کی ایک فہرست میں سے ہر صورت میں وائسرائے کریں گے۔

ریلوے کی خصوصی عدالت کے کسی فیصلے کے خلاف اپیل قانونی مسئلے کے بارے میں وفاقی عدالت میں کی جائے گی۔[1] ص۱۹۶

ریلوے کی وفاقی ذی اقتدار جماعت کے بارے میں قانون حکومت ہند (بابت ۱۹۳۵ء) کی دفعات عوام کو مطمئن کرنے میں ناکام رہیں اور حقیقت تو یہ ہے کہ ان کی شدید مخالفت اس بنا پر کی گئی کہ یہ شرائط ریلوے پالیسی اور نظم ونسق پر آئینی نگرانی اور عوام کی

[1] قانون حکومت ہند (۱۹۳۵ء) فصل ۱۸۱ تا ۱۹۹۔

نگرانی کو بڑی حد تک کم کردیتی ہیں۔ اسی بنا پر ویجوڈ کمیٹی کی حالیہ (۱۹۳۷ء میں) سفارشوں کی مخالفت کی گئی تھی۔ یہ سفارشیں اس خیال سے کی گئی تھیں کہ ریلوں کی وفاقی ذی اقتدار جماعت کے معاملات میں سیاسی و انتظامی مداخلت کو روکا جائے۔[1]

۲۳۔ ریلوں کے معاشی اثرات و نتائج[2]

ریلوں اور فاصلہ کم کرنے والے دوسرے ذرائع کے فوائد قومی، معاشری اور تہذیبی نقطۂ نظر سے ظاہر ہیں اور ان کو یہاں بیان کرنے کی ضرورت نہیں۔ عمدہ نظم و نسق اور داخلی و خارجی فوجی مدافعت کے لیے بھی ریل کے وسائل آمد و رفت کا مناسب طور پر ترقی یافتہ ہونا ضروری ہے۔ ریلوں کے معاشی اثرات اہم ترین ہیں۔ ہندوستان جیسے ملک میں قحط کی امداد کا انحصار ریلوں کے عمدہ انتظام پر ہے تاکہ متاثرہ رقبوں میں غذائی اشیا جلد سے جلد پہنچائی جاسکیں۔ علاوہ ازیں ریلیں ملک کی عام معاشی ترقی کے حق میں زبردست محرک کا کام کرتی ہیں وہ نہ صرف ملک کے طول و عرض میں قیمتوں میں مساوات پیدا کرتی ہیں بلکہ ان قیمتوں کو دنیا کی قیمتوں کے مطابق رکھتی ہیں، بے روزگاروں کے لیے کام اور روزگار مہیا کرتی ہیں اور آبادی کی زیادہ مساویانہ تقسیم کو ممکن بناتی ہیں۔ ریلیں ملک کی داخلی و خارجی تجارت میں ضروری ربط و تعلق پیدا کرتی ہیں۔ چنانچہ یہ ثابت کرنا آسان ہے کہ ریلوں کی توسیع کی بدولت مسافروں اور مال کی آمد و رفت میں کافی ترقی ہوئی۔

ریلوں نے ہندوستان میں زرعی پیداوار کے بازاروں میں وسعت پیدا کرکے کاشتکاروں کی ہمتیں بڑھادیں۔ ملک کی صنعتی ترقی کی رفتار کو تیز کرنے کا دارومدار اس بات پر ہے کہ ریلوں کو

---

[1] ہندوستانی ریلوں کی تحقیقاتی کمیٹی کی رپورٹ نقرہ ۲۱۵ تا ۲۲۱۔

[2] ملاحظہ ہو اس باب کی فصل (۱)۔

اطمینان بخش طور پر توسیع و ترقی دی جائے، تاکہ کوئلے اور خام اشیا کی نقل وحمل اور تیار مال کی تقسیم میں سہولتیں پیدا ہوں۔ ریلیں، انجینیری کی صنعتوں کے حق میں بھی محرک کا کام کرتی ہیں اور تلغراف اور ڈاک کے انتظام کی ترقی سے ان کا گہرا تعلق ہے۔ جنگلات پر بھی ریلوں کا اثر بحیثیت مجموعی مفید پڑا۔ ریلوں کی نقل وحمل کی سہولتوں اور ریلوں کی پٹریوں کے سلیپروں کی مانگ نے جنگل میں درخت اگانے کی بہت ہمت افزائی کی۔ شہروں کی ترقی اور بندرگاہوں کی نشو ونما کو بھی ریلیں ہی ممکن بناتی ہیں۔ صحت وصفائی کے انتظام کی اصلاح و ترقی کے متعلق اشتہار واشاعت کی مختلف مہموں کی رہنمائی کرنے اور زراعت کے طریق کی اصلاح کرنے میں ریلیں جو بیش بہا مدد دے سکتی ہیں ان کو پہلے بیان کیا جا چکا ہے[1]۔ ص۱۹۷
آخر میں یہ کہ ریلوں سے حکومت کی آمدنی میں براہ راست اور بالواسطہ دونوں طریقوں پر اضافہ ہوتا ہے۔ براہ راست اس لحاظ سے کہ حکومت ریلوں کے منافع سے حصہ پاتی ہے، اور بالواسطہ اس لیے کہ ریلیں ملک کی مجموعی دولت میں اضافہ کرتی ہیں اور اس کے نتیجے کے طور پر عوام کی ٹیکس ادا کرنے کی صلاحیت کو بڑھا دیتی ہیں۔

لیکن ہندوستان کے حق میں ریلیں خالص نعمت ثابت نہیں ہوئیں چنانچہ ہم پہلے بیان کر چکے ہیں کہ ریلوں کا جال بچھانے کا عمل دیسی صنعتوں کی تباہی کی رفتار کو تیز کرنے میں کس قدر اہم حصہ رکھتا تھا۔ اس کے علاوہ ریلیں بنانے کا ایک نتیجہ یہ بھی ہوا کہ ملک کی معاشی ترقی یک طرفہ ہوئی، جس کے تحت ملک کی برآمد کم و بیش بالکل خام اشیا پر اور اس کی درآمد مصنوعات پر مشتمل ہوتی گئی۔ قحط کی موثر امداد کو منظم کرنے کے معاملے میں ریلوں سے جو مدد ملتی ہے اس کی حد تک نہیں اس واقعے کو نظر انداز نہ کرنا چاہئے کہ اس تصویر کا تاریک رخ بھی ہے۔ ریلوں نے

[1] ملاحظہ ہو جلد اول باب (۸) فصل (۲)۔

دیسی صنعتوں کے زوال میں حصہ لیکر ملک کو اور بھی زیادہ زراعتی بنادیا اور اس کی وجہ سے یہاں کے باشندوں کی بہت بڑی تعداد خاص کر پارچہ باف جیسے دست کار پہلے سے زیادہ قحط کی زد میں آگئے۔ اس طرح جہاں ریلوں نے قحط کے امدادی کام میں سہولتیں بہم پہنچائیں وہیں دوسری طرف یہ بھی کہا جاسکتا ہے کہ انھوں نے اس کام کی مقدار اور وسعت کو بڑھا دیا۔ ریلوں کی نشوونما کے ابتدائی دور میں ریلوں کی ایندھن کی ضرورتوں کو پورا کرنے کے لیے جنگلات بے احتیاطی کیساتھ تباہ کئے گئے، یہاں تک کہ حکومت نے اس طریق کو روکنے کے لیے ضروری تدابیر اختیار کیں۔ اس ملک میں ریلوں کی نشوونما کے معنی یہ بھی رہے کہ غیر ملکی سرمایہ درآمد ہوتا رہا اور غیر ملکی شغل اصل کو فروغ ہوا۔ چنانچہ جیسا کہ ہم بیان کرچکے ہیں، اسی وجہ سے چند فوائد کے ساتھ ساتھ بعض خرابیاں بھی پیدا ہوئیں۔

۴۲۔ ریلوں کو مزید توسیع و ترقی دینے کی ضرورت۔

لیکن ان نقصان دہ اثرات و نتائج کو ریلیں بنانے کی طرف منسوب کرنا اسقدر مناسب نہیں جبقدر کہ ریلیں بنانے کے طریق اور ریل بنانے میں بے جا عجلت سے کام لینے کی طرف منسوب کرنا۔ اس لحاظ سے ہمیں ان بعض افسوس ناک نتائج کی بنا پر جو ہندوستان میں ریلیں بنانے سے حقیقی طور پر رونما ہوئے۔ یہ خیال نہ کرلینا چاہئے کہ ریلوں کی مزید توسیع و ترقی کو روکنا ملک کے اغراض کے لیے مفید ہوگا۔ برخلاف اس کے یہ بات نہایت ہی اہم ہے کہ مناسب تحفظات کے تابع ریلوں کی نشوونما کو ممکنہ طور پر جلد سے جلد آگے بڑھایا جائے تاکہ ملک کی صنعتی و تجارتی ترقی کی رفتار تیز ہو۔ یہ امر کہ ہندوستان میں ریلوں کی تعداد کم اور ناکافی ہے اس واقعہ سے ثابت کیا جاسکتا ہے کہ جہاں روس کو الگ کرکے یورپ اپنے ۱۶،۶۰،۰۰۰ مربع میل رقبے میں ۱،۹۰،۰۰۰ میل طویل ریلوے لائن رکھتا

ہے وہاں ہندوستان ۱،۸۰۳،۰۰۰ مربع میل کا رقبہ رکھتے ہوئے (۱۹۲۳ء) میں صرف ۳۹،۷۱۲ میل طویل ریلوے لائن رکھتا ہے[1]۔

صفحہ ۱۹۰ خاص کر جب آبادی کے معیار سے جانچا جاتا ہے تو دوسرے اکثر ملکوں کے مقابلے میں ہندوستان میں ریلوں کی سہولتیں بہت ہی ناقص اور ناکافی ہیں۔ یہ یقیناً مہمل بات ہوگی کہ ہندوستان جیسے زرعی ملک کا مقابلہ جو دور دور پھیلے ہوئے پہاڑی سلسلے، بڑے دریاؤں کے دہانے وسیع ریگستان، صحرا اور بنجر علاقے رکھتا ہے، انگلستان جیسے صنعتی حیثیت سے اعلیٰ درجے کے ترقی یافتہ ملک اور گھنے بسے ہوئے ملک سے کیا جائے جس کے ہر مربع میل سے قومی آمدنی میں کچھ نہ کچھ حصہ وصول ہو سکتا ہے۔ علاوہ ازیں یہ بھی ذہن نشین رکھنا چاہیے کہ ہندوستان میں وسائل آمد و رفت کی ضرورت کو نہایت موثر اور ارزاں طریق پر اکثر صورتوں میں ریلوں کے مقابلے میں سڑکوں پر میکانی بار برداری اور دریائی نقل وحمل کے انتظام کے ذریعے سے بہتر طریق پر پورا کیا جا سکتا ہے۔ لیکن ان سب باتوں کا لحاظ کرنے کے بعد بھی بہت سا کام ریلوں کی توسیع کے سلسلے میں کرنا باقی ہے۔ یہ بھی ضروری ہے کہ مطلوبہ سرمایہ ہندوستان ہی میں مہیا کرنے کی ہر ممکنہ کوشش کی جائے، تاکہ ملک میں غیر ملکی سرمایے کی مزید ترقی حدود کے اندر رکی رہے۔ آخر میں یہ ضروری ہے کہ ایک طرف ریلیں بنائی جائیں تو دوسری طرف اس کام کے ساتھ ساتھ ریلوں کی صنعتوں کو فروغ دیا جائے اور ان کی پرورش کی جائے۔ اس معاملے کو اب تک بالکل نظر انداز کیا گیا۔ ریلوں کا سامان باہر سے حاصل کرنے اور معمولی مرمت و درستی کرانے کی حد تک بھی غیر ممالک پر ہندوستان کے انحصار کا خطرہ گزشتہ جنگ عظیم میں پوری طرح نمودار ہوا۔ اسی لیے اس بات پر

---

[1]۔ دیکھو انڈین ریلوے کانفرنس (سنہ ۱۹۲۳ء) کے صدر نشین کی تقریر۔

زور دیا جاتا ہے کہ اس انحصار کو ختم کرنے کے لیے تدابیر اختیار کرنی چاہییں اس کے علاوہ صنعتی ترقی کے عام اغراض کے تحت بھی ریلوں سے متعلقہ دیسی صنعتوں کا فروغ مناسب ہے۔

سڑک پر بار برداری

۲۵۔ سڑکوں کی حالیہ سرگزشت

ہندوستان میں گزشتہ صدی کے وسط میں سڑک کی بار برداری کی جو غیر اطمینان بخش حالت تھی اس کا ذکر کیا جا چکا ہے۔ چونکہ ایسٹ انڈیا کمپنی زیادہ تر ایک تجارتی جماعت تھی۔ اس لیے اس نے مہذب حکومت کے ایک اہم کام کو نظر انداز کیا اور وہ یہ کہ سڑک بنانے میں بہت کم دلچسپی لی۔ جو کچھ محدود ترقی ہوئی اس کا باعث لارڈ ولیم بنٹنک جیسے ارباب نظم ونسق کی انفرادی کوشش تھی۔ چنانچہ لارڈ صاحب موصوف ہی نے شمالی ہندوستان کو بنگال سے ملانے کے لیے ایک شاہراہ بنانے کی تجویز کو زندہ کیا اور اس کے نتیجے کے طور پر گرانڈ ٹرنک روڈ بنائی گئی جو پشاور کو دہلی اور کلکتے سے ملاتی ہے۔ کمپنی سیول آبادی کی سڑک کی ضرورتوں کو جو کم اہمیت دیتی تھی اس کا ثبوت اس واقعے سے ملتا ہے کہ اس زمانے میں سڑکوں کو ایک خاص محکمۂ تعمیرات کے بجائے صوبائی مجالس فوجی کے تفویض کیا گیا تھا۔

لیکن لارڈ ڈلہوزی کے عہد حکومت میں ہندوستان نے سڑک بنانے کے ایک نئے دور میں قدم رکھا۔ لارڈ ڈلہوزی نے صرف ریلوں کو ترقی دینے ہی میں عملی دلچسپی نہیں لی بلکہ سڑکوں کے بارے میں بھی

ایک زیادہ پرزور پالیسی رائج کی، اور اس غرض سے ایک مرکزی محکمۂ
تعمیرات عامہ کھولنے کے علاوہ تمام صوبوں میں مجالس فوجی کے بجائے ص۱۹۹
سنہ ۱۸۵۵ء میں اسی قسم کے محکمے قایم کئے گئے۔ ایک اور سبب جس نے
گزشتہ ۵۰ سال کے دوران میں سڑکوں کی نشوونما کو ترقی دی وہ
ریلوں کا اثر تھا۔ چنانچہ جوں جوں ریلیں بتدریج بنتی گئیں یہ روزافزوں
ضروری ہوتا گیا کہ سڑکیں بنائی جائیں تاکہ وہ ریلوں سے مسابقت
کرنے کے بجائے ان کی معاون رہیں۔ اس کی وجہ سے "کنکر کی پکی
اور پل والی سڑکوں کی جو ریلوں سے مل کر زاویۂ قائمہ بناتی ہیں اور
سال کے تمام موسموں میں ریلوں تک رسائی کا ذریعہ مہیا کرتی ہیں
ایسی طلب پیدا ہوگئی جو آج تک تمام وکمال پوری نہیں ہوئی ہے[1]
لیکن یہ بتلا دینا ضروری ہے کہ ریلوں کی توسیع اور ان کو نفع بخش طور پر
چلانے میں حکومت گہری مالی دلچسپی لے رہی تھی، اس لیے اس نے
سڑکوں اور خاص کر ایسی شاہراہوں سے جہاں وہ ریلوے لائنوں کے
متوازی واقع تھیں کسی حد تک بے توجہی کی[2]۔ مقامی خوداختیاری حکومت
کی حد تک لارڈ میو اور لارڈ رپن کی ترقی پذیر پالیسی نے جہاں مقامی
معاملات میں مقامی نگرانی قایم کی وہاں سڑکوں کی نشوونما کے حق میں
کسی حد تک محرک کا کام کیا۔ ان سب عاملین کا مجموعی نتیجہ گزشتہ ۵۰ سال
کے دوران میں سڑکوں کی زوردار تیاری کی صورت میں ظاہر ہوا۔ چنانچہ
شمالی شاہراہ میں وادئ گنگا سے پشاور تک توسیع کی گئی، ہندوستان
کے ہر گوشہ میں کنکر کی عمدہ اور پختہ شاہراہیں اور علاقہ واری سڑکیں
میدانوں اور پہاڑیوں میں تیار کی گئیں، اور ہزاروں میل کی کچی بے کنکر
کی کارآمد سڑکیں اور آدمی اور گھوڑا چلنے کی بہت عمدہ پگڈنڈیاں بنائی گئیں

[1] زرعی کمیشن کی رپورٹ صفحہ ۳۷۰۔
[2] سڑکوں کی نشوونما کی کمیٹی کی رپورٹ فقرہ ۱۷۔

اس میں کوئی شبہ نہیں ہوسکتا کہ ہندوستان کے ہر حصے میں گزشتہ دو یا تین دہوں میں وسائل نقل وحمل میں بہت اضافہ اور ترقی ہوئی ہے، اور یہ توسیع و ترقی ہی اس بات کا معیار ہے کہ ہندوستان کی سڑکوں کے نظام کو کس حد تک فروغ ہوا ہے اور اس ملک کے باشندوں کے لئے سڑکیں کیا معاشی قدر و قیمت رکھتی ہیں۔[1]

۲۶۔ ہندوستان کی سڑکوں کے نظام کی اہم خصوصیات

موجودہ زمانے میں چار بڑی شاہراہیں ملک میں موجود ہیں اور ان ہی سے اہم ذیلی سڑکیں ملحق ہیں۔ سب سے مشہور شاہراہ وہ قدیم فوجی راستہ ہے جو "گرینڈ ٹرنک روڈ" کے نام سے موسوم ہے اور جو شمالی ہند کے ایک سرے سے دوسرے سرے تک خیبر سے کلکتے تک چلی گئی ہے، اور باقی تین شاہراہیں کلکتے سے مدراس کو، مدراس سے بمبئی کو اور بمبئی سے دہلی کو ملاتی ہیں۔ برطانوی ہند میں ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں کنکر کی پختہ سڑکوں کا طول ۸۴۲۲۸ میل تھا جس کے منجملہ ان چار شاہراہوں کا طول ۵۰۰۰ میل ہے۔ جنوبی ہند اس اعتبار سے سب سے زیادہ سہولتیں رکھتا ہے کہ یہاں ذیلی سڑکوں کی صرف تعداد ہی زیادہ نہیں ہے بلکہ ان سڑکوں کی حالت اطمینان بخش ہے۔ راجپوتانہ، سندھ، پنجاب کے بعض حصے، اڑیسہ اور بنگال ایسے علاقے ہیں جہاں سڑکیں سب سے کم اور خراب حالت میں ہیں۔ سڑکوں کی ترقی کی رفتار کو تیز کرنے کی راہ میں جو رکاوٹیں ہیں ان میں سے چند یہ ہیں:۔ زمین کا ریتیلا ہونا، آبادی کی کمی، بے پل کے اور ناقابل پل سازی دریا، سطح زمین کی ناہمواری
اور سڑک بنانے کے لیے موزوں مسالے کی کمی۔ پکی سڑکوں کے علاوہ بے کنکر کی ص ۲۰۰
کچی سڑکیں بھی برطانوی ہند میں بہت بڑی تعداد میں موجود ہیں۔ چنانچہ ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ان کا طول ۲۲۴۴۳۳ میل تھا، اور ان میں سے

[1] دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ "ہندوستان ۱۹۲۶ء تا ۱۹۲۷ء میں" ص ۲۶۱۔

بعض خشک موسم میں موٹروں کے عبور و مرور کے لیے نہایت عمدہ ہیں۔

یوں تو ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء[1] میں سڑکوں کا مجموعی طول ۳،۰۶،۷۱۷ میل تھا جس کے منجملہ کنکر کی "پکی" سڑکیں ۸۲،۲۸۴ میل اور بے کنکر کی کچی سڑکیں ۲،۲۴،۴۳۳ میل طویل تھیں لیکن بحیثیت مجموعی ملک کے عظیم رقبے کا لحاظ کرتے ہوئے یہ تناسب بہت ہی ادنی تھا۔ یہ کہنا حق بجانب ہوگا کہ موٹری نقل و حمل کے رواج سے قبل بھی ہندوستان کی سڑکیں اس کی ضرورتوں کے اعتبار سے بالکل ناکافی تھیں۔

سڑکوں کی قلت[2] دیہی علاقوں میں شدت سے محسوس کی جاتی ہے دیہات میں ایسی سڑکیں بہت ہی کم ہیں جو شاہراہوں یا ریلوے لائنوں سے جا کر ملتی ہوں۔ اکثر دیہات تک تو رسائی بھی مشکل ہے اور وہ وسایل آمد و رفت کی سہولتوں سے بالکل محروم ہیں۔

اس بات سے قطع نظر کرتے ہوئے کہ ملک میں سڑکوں کی تعداد ناکافی ہے اور بہرحال کچھ سال ادھر تک سڑکوں کی تیاری کے پروگرام میں باقاعدگی اور تسلسل نہیں تھا، ایک اور غیر اطمینان بخش خصوصیت یہ واقعہ ہے کہ حالیہ سالوں میں سڑکوں کو خراب ہونے دیا گیا۔ یہ خرابی اور ابتری ان سڑکوں کے بارے میں سب سے زیادہ نمایاں رہی جو

---

[1] برطانوی ہند میں سڑکوں کا مجموعی طول ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ۳،۰۶،۷۱۷ میل تھا، جس کے منجملہ ۸۴،۱۲۹ میل طویل سڑکیں محکمۂ تعمیرات عامہ کے زیر نگرانی، ۲۰،۶۴۲ میل کی سڑکیں بلدیوں کے زیر انتظام اور ۲،۰۱،۹۴۶ میل کی سڑکیں مجالس ضلع اور مقامی مجالس کے تحت تھیں۔ دیکھو "برطانوی ہند کا اعدادی خلاصہ" برائے ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء، جدول ۲۳۲۔

[2] زرعی کمیشن یہ بتلاتا ہے کہ جہاں ریاستہائے متحدہ کے فی ۱۰۰ مربع میل رقبے میں ۸۰ میل کی سڑکیں ہیں، وہاں ہندوستان میں فی ۱۰۰ مربع میل صرف ۲۰ میل کی سڑکیں پائی جاتی ہیں (دیکھو رپورٹ فقرہ ۲۹۹)۔

مقامی حکومتوں کے زیر انتظام تھیں۔ مقامی حکومتوں کے ذرائع آمدنی کا محدود ہونا ہی اس صورت حال کا زیادہ تر ذمہ دار ہے۔ لیکن ہمیں اس صورتِ حال میں ایک نئے عامل کا بھی لحاظ کرنا چاہئے اور وہ یہ کہ کچھ سال ادھر سے تمام ہندوستان میں خانگی موٹر کاروں اور خاص کر سرکاری موٹر بسوں کی تعداد حیرت انگیز تیزی کے ساتھ بڑھ گئی ہے۔ اور اس طرح سڑکوں کی تیاری اور نگرانی کے مسائل کا ایک نیا سلسلہ رونما ہوا ہے۔ یہ سچ ہے کہ بڑے فاصلوں کے لیے بھی زرعی پیداوار اور مصنوعات کے ڈھونے میں بیل گاڑی کے استعمال کو موٹر لاری نے بمشکل متاثر کیا ہے؛ چنانچہ دوسرے اسباب کے منجملہ اس کا باعث یہ مشکلات ہیں کہ اکثر سڑکوں کی حالت مایوس کن ہے اور بڑی سڑکوں پر دریاؤں کے پل بنے ہوئے نہیں ہیں اور ریلوں سے مسابقت کرنی پڑتی ہے۔ لیکن جب یہ مشکلات رفع ہو جائینگی تو ہم یہ توقع کر سکتے ہیں کہ خاص کر اس اصلاح و ترقی کے مدنظر جو مال کی ڈھلوائی کی لاریوں کی ساخت میں عمل میں آرہی ہے بار برداری
بڑی حد تک میکانی وسائل نقل و حمل کے ذریعے انجام پانے لگے گی۔ ص ۲۰۱
اس قسم کی ترقی پہاڑی علاقوں میں خاص طور پر ممکن ہے جہاں ریلیں بنانا کفایت کے خلاف ہے اور صرف موٹروں کے عبور و مرور کے قابل سڑکیں بنائی جا سکتی ہیں۔ علاوہ ازیں بڑے شہروں کے نواح میں بھی موٹروں کو زوال پذیر اشیا کی ڈھلوائی کا موقع حاصل ہے۔

۲۷۔ سڑکوں کی تعداد بڑھانے کی ضرورت

ہندوستان جیسے ملک میں جو برِاعظم کی حیثیت اور غالب زرعی اغراض رکھتا ہے اور جس کی صنعتیں ترقی کی کشاکش میں مبتلا ہیں، نقل و حمل کے قابل عمدہ سڑکوں کی ضرورت پر زور دینے کی بمشکل ضرورت ہے۔

جیسا کہ زرعی کمیشن نے خیال ظاہر کیا ہے، "نقل و حمل"

پیداوار کی فروخت کے انتظام کا اہم جزو ہے، اور تجارت کی جدید نشوونما عمدہ سڑکوں کی قدر و قیمت اور اہمیت کو بڑھا دیتی ہے۔ ہندوستان کی داخلی و خارجی تجارت خاصی وسیع ہے اور اس میں آیندہ مزید توسیع کی گنجایش ہے۔ اس کے ماسوا زرعی پیدایش کو ترقی دینے اور دیہات میں معیار زندگی کو بلند کرنے کا یقینی اور بہترین طریقہ یہ ہے کہ اچھے ذرایع آمد و رفت مہیا کیے جائیں۔ اس کا ضمنی فایدہ یہ ہوگا کہ بار برداری کے جانوروں کی صحت و توانائی پر جو مسلسل بار پڑ رہا ہے وہ کم ہو جائے گا اور ان کی کارکردگی بڑھ جائے گی۔ علاوہ ازیں سڑکیں ان صنعتوں کی ترقی میں خاص طور پر مدد دیں گی جن کا تعلق زرعی پیداوار کو برآمد اور اندرون ملک صرف کی غرض سے تیار کرنے سے ہے۔ سڑکیں، صنعتوں کے ایک جگہ جمع ہونے کو روکنے میں بھی مدد دیں گی۔ چنانچہ موجودہ زمانے میں ان کا بے جا ارتکاز، ان کی راہ میں خاص کر مزدوروں کی رسد اور انتظام سکونت کے بارے میں کئی مشکلات پیدا کر رہا ہے۔ سڑکوں کی بدولت یہ بھی ممکن ہو جائے گا کہ "دیہات میں کارخانے" قایم کیے جائیں اور اس طرح صنعتی ترقی وہی شکل اختیار کرے گی جو ہندوستانی مزدور کی ضرورتوں کے لحاظ سے نہایت موزوں ہے، اس لیے کہ ہندوستانی مزدور دیہی ماحول ہی میں بہت خوش رہتا ہے۔ غیر ملکوں کی مثال کو ہمت افزائی اور انتباہ کے طور پر کام میں لانا چاہیے۔ ریاستہائے متحدہ امریکہ اور ڈنمارک کی خوش حالی کا باعث بڑی حد تک یہ ہے کہ ان کے وسائل آمد و رفت اور نقل و حمل کے میکانی ذرایع نہایت عمدہ ہیں۔ برخلاف اس کے ناقص وسائل نقل و حمل کے نقصان رساں اثر کی مثال روس میں ملتی ہے جو بہت بڑے زرعی ذرایع رکھنے کے باوجود بعض اوقات اپنے شہروں اور صنعتی رقبوں کی آبادی کی غذا مہیا کرنے سے قاصر رہتا ہے، حالانکہ اس کے

زرخیز جنوبی علاقے میں گیہوں سڑتا پڑا رہتا ہے۔ آخر میں یہ کہ ہندوستانی جنگلات کی وافر دولت سے صرف اس صورت میں موثر طور سے فائدہ حاصل کیا جا سکتا ہے جبکہ نقل وحمل کے قابل عمدہ سڑکیں موجود ہوں۔

۲۸۔ سڑک بمقابلہ ریل

گو مستقبل قریب میں ریلوں کو توسیع و ترقی دینے کے بارے میں تجویزیں تیار کی گئی ہیں، لیکن ایسا معلوم ہوتا ہے کہ ہمارے وسیع ملک میں اس کی ضرورتوں پر نظر کرتے ہوئے اور ان معیاروں کے لحاظ سے جانچتے ہوئے جن پر دوسرے ملک پہنچے ہیں ریلوں کی کافی تعداد کا مہیا ہونا ناممکن ہے۔ ملک کے اندرونی حصے کو کھولنے اور بڑے صنعتی مرکزوں اور بندرگاہوں سے اس کو ملانے کے لیے سڑکوں ہی پر بڑی حد تک انحصار کرنا پڑے گا۔ اس وقت اس بات کی سخت ضرورت ہے کہ بڑی سڑکوں اور معاون سڑکوں کا جال بچھا دیا جائے۔ اس میں شک نہیں کہ سڑکوں کے بنانے میں ابتداءً بھاری اخراجات برداشت
صد ۲۰۲ کرنے پڑیں گے اور اس کے علاوہ ان کے انتظام مرمت و درستی کے سالانہ اخراجات بھی عائد ہوں گے۔ لیکن اندرون ملک آمد و رفت کے لیے ریلیں بنائی جائیں تو ان کے مصارف بہرحال سڑکوں سے زیادہ ہوں گے۔ مقابلۃً ہلکی آمد و رفت اور باربرداری اور چھوٹے فاصلوں کے لیے سڑک غالباً زیادہ موزوں ہوگی، اس لیے کہ وہ ریل کے مقابلے میں تقریباً ہر جگہ اور بدرجہا کم مصارف سے تیار کی جا سکتی ہے[1]۔ اسی کے ساتھ یہ ذہن نشین رکھنا چاہئے کہ ہندوستان میں موسمی حالات یکساں نہیں رہتے بلکہ سال میں کئی مہینے انتہائی خشک رہتے

[1] آیندہ کے لیے ہزاروں میل دور مقاموں کے درمیان ہلکی اور قیمتی اشیا کی عاجلانہ نقل وحمل کے لیے ہوائی جہاز کا کوئی رقیب و حریف نہیں بن سکتا۔

ہیں تو ایک چھوٹی سی مدت میں بھاری اور لگاتار بارش ہوتی ہے جس کی وجہ سے بھاری موٹروں کی آمد ورفت کے قابل سڑکوں کا انتظام بیش خرچ ہوتا ہے۔ ایسی صورت میں یہاں اسی میں زیادہ فایدہ ہے کہ ریلیں بنائی جائیں لیکن عام طور پر دیکھا جائے تو سڑکوں پر نقل وحمل کرنا ریلوں کے ذریعے سے نقل وحمل کرنے سے زیادہ ارزاں ہوگا' اس لیے کہ سڑکوں پر اسٹیشن، سائبان، سگنل بغلیاں وغیرہ بنانے کی ضرورت نہیں ہوتی اور نہ سڑکوں پر آخری اسٹیشن ہوتے ہیں جہاں خصوصی کرایہ وصول کیا جانے اور وقت ضایع جانے کا امکان ہو جس طرح ریلوں میں ہوتا ہے اس طرح سڑکوں کی حد تک نیم خالی واگنوں کو لے جانے یا بڑی تعداد میں ریل کے ڈبوں اور انجنوں کو بے کار رکھنے کے مسائل سے دوچار ہونا نہیں پڑتا۔ بہر حال یہ تملا یا گیا ہے کہ سڑکوں پر نقل وحمل کے ارزاں ہونے کا باعث کسی حد تک یہ واقعہ ہے کہ میکانی وسایل بار برداری کے لیے موزوں سڑکوں کے انتظام کا بھاری خرچ موجودہ زمانے میں زیادہ تر عام محصول ادا کرنے والے کو برداشت کرنا پڑتا ہے۔ برخلاف اس کے ریلوں کے مستقل راستے کی نگہداشت اور دوسری مدوں کا کل خرچ خود ریلوں ہی کو اٹھانا پڑتا ہے۔ لیکن اگر آمد ورفت کرنے والی موٹروں پر سڑکوں کی نگہداشت کے مصارف کا بڑا حصہ عاید کیا جائے تو بھی سڑکوں کی یہ سہولت باقی رہے گی کہ ان پر نقل وحمل کرنا زیادہ ارزاں ہوگا۔ جیسا کہ بیان کیا جا چکا ہے' اس کا اطلاق ہلکی نقل وحمل اور چھوٹے سفر پر ہوتا ہے۔ دوسری طرف ریلیں بھی اپنی حیثیت کو برقرار رکھیں گی اور وزنی اشیا اور طویل فاصلوں کے لیے نقل وحمل کی ایک کم خرچ اور زیادہ سہولت بخش شکل ہونگی جس کا باعث دوسرے امور کے منجملہ یہ ہوگا کہ ان کو چلانے کے مصارف

بدرجہا کم ہوں گے۔ اس میں شک نہیں کہ ریلیں اور سڑکیں کسی حد تک تو ایک دوسرے کا بدل ہیں اور ایک دوسرے سے مسابقت کرتی ہیں، لیکن کافی حد تک نہ ایک دوسرے کی معاون و مددگار ہیں۔ اس خیال کو حسب ذیل الفاظ میں یوں بیان کیا گیا ہے کہ :-

"سڑکیں کسان کے کھیت کو مقامی بازاروں اور قریبی ریلوے اسٹیشن سے ملاتی ہیں۔ اس کے برخلاف ریلیں ایک طرف پیدائش کے رقبے اور دور کے صارفوں کو باہم ملانے والی ایک کڑی کا کام دیتی ہیں تو دوسری طرف شہر کے صناعوں اور کسان کو جو اپنی ضرورت کی چیزیں، ہل، کھاد اور کپڑے خریدتا ہے، ایک دوسرے سے قریب کرتی ہیں۔ عمدہ اور کافی سڑکوں کے بغیر ریلیں نہ تو نقل وحمل کے لیے کافی پیداوار حاصل کر سکتی ہیں اور نہ ان کو چلانا ممکن ہے۔ دوسری جانب ریلوں کے بغیر بہترین سڑکیں بھی کسان کی پیداوار کو خریدار کے پاس نہیں پہنچا سکتیں[1]"۔ اس لیے یہ خیال کرنے کی کوئی وجہ نہیں ہے کہ ص۲۰۳

ریلوں میں جو قومی سرمایہ ۸۰۰ کروڑ روپے کا مشغول ہے وہ سڑکوں کی توسیع و ترقی سے معرض خطر میں پڑ جائے گا۔ واقعہ یہ ہے، جیسا کہ سڑکوں کی نشوونما کی کمیٹی کے روبرو پیش کی ہوئی ریلوے بورڈ کی یادداشت میں بتلایا گیا ہے کہ ہندوستانی ریلوں کو اس بات کا ہمیشہ سے شدید احساس رہا ہے کہ ان کے معاون کے طور پر سڑکوں کی تعداد کم رہی ہے[2]۔ اس میں کوئی شک نہیں کہ ریلوں اور سڑکوں کے درمیان کسی حد تک مسابقت ناگزیر ہے اور ہندوستانی ریلیں اس مسابقت کے دباؤ کو محسوس کر رہی ہیں، نہ صرف بڑے بڑے شہروں اور مضافات میں بلکہ

---

[1] زرعی کمیشن کی رپورٹ فقرہ ۳۱۲۔

[2] "یہ یقینی طور پر کسی قدر بے جوڑ بات ہے کہ ہندوستان میں تقریباً ۴۰ ہزار میل طویل ریلیں ہوں اور اس کے برخلاف مسطح سڑکوں کا طول برطانوی ہند میں صرف ۵۹ ہزار میل ہو۔" دیکھو سڑکوں کی

ملک کے دوسرے حصوں میں بھی جہاں موٹر سروس ریلوں کے متوازی چل رہی ہے یا جہاں ریلوے لائن چکر سے جاتی ہے، جیسے کہ احمد نگر اور پونہ کے درمیان- ریلوے کے نظم و نسق نے عوام کے لیے سڑکوں کی نقل و حمل کے مقابلے میں بہتر یا مساوی خدمت مہیا کرنے کی عام پالیسی اختیار کی ہے اور دوسری طرف اس زائد کاروبار سے پورا فائدہ اٹھایا جو ریلوں تک معاون یا تقسیم کنندہ سڑکیں پہنچاتی ہیں۔ موٹر سرویسوں کا آغاز عام طور پر اسی لیے ہوا کہ ریلیں عوام کے مطالبے کو پورا کرنے سے کسی نہ کسی طرح قاصر رہیں۔ اس طرح ان کی مسابقت بعض اوقات عوام کے نقطۂ نظر سے اس حد تک مفید رہی کہ موٹر سروس نے ریلوں کو اس بات پر مجبور کر دیا کہ وہ عوام کی ضرورتوں کی بہتر طریق پر تکمیل کریں۔

۲۹۔ سڑکوں کی مسابقت کے اثر کو زائل کرنے کی تدابیر۔ سڑکوں کی مسابقت کو کمزور کرنے کے طریقوں میں سے ایک یہ ہے کہ ریلوے بس سروس جاری کی جائے جیسی کہ ای، آئی، آر چلا رہی ہے، چوکیداری سرویسوں اور ادھا گاڑیوں جیسی خود چلنے والی کوچیں چلائی جائیں؛ ریل کے وقت ناموں میں ترمیم و تبدیلی کی جائے؛ ارزاں واپسی کے ٹکٹ جاری کیے جائیں؛ شادی کی براتوں کے لیے کرایے میں خاص طور پر کمی کی جائے؛ خصوصی ٹرینیں رعایتی شرح پر دوڑائی جائیں؛ ریلوے سروس کا زیادہ اشتہار دیا جائے عام سہولتیں مہیا کی جائیں اور کرایوں میں کمی کی جائے[1]۔

ویجوڈ کمیٹی نے سڑکوں کی مسابقت کے مخالف اثر کو زائل

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ:۔ نشوونما کی کمیٹی کی رپورٹ (۱۹۲۰ء) فقرہ ۲۶۔

[1] ہندوستانی ریلوں کے بارے میں ریلوے بورڈ کی رپورٹ (بابت ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء) فقرہ ۵۱۔

کرنے کے لیے چند تدابیر کی سفارش کی ہے۔ مسافروں کی آمد و رفت
کی حد تک کمیٹی نے یہ مشورہ دیا ہے کہ پاسنجر ٹرینیں زیادہ تیز
چلائی جائیں، مختلف لائنوں کی ٹرینوں کے ملنے کا بہتر انتظام کیا جائے،
ٹرینیں زیادہ تعداد میں چلائی جائیں اور تیسرے درجے کے مسافروں
کی سہولت کا بہتر انتظام کیا جائے۔ کمیٹی اس بات کی مخالفت کرتی
ہے کہ سڑکوں کی مسابقت سے نپٹنے کے لیے کرایوں میں عام کمی
کی جائے۔ آمد و رفت کے انحراف کیے جانے یا انحراف کی دھمکی
دی جانے کی خاص صورتوں کا مقابلہ کرنے کے لیے کرایوں میں مقامی
طور پر کمی کرنی چاہیے۔ ہندوستانی ریلوں کو چاہیے کہ مسافروں اور
مال کی آمد و رفت کو ٹکٹ فروش ایجنسیوں کے ذریعے سے
زیادہ سے زیادہ ترقی دیں۔ مال کی نقل وحمل کی حد تک کمیٹی یہ سفارش
کرتی ہے کہ مال گاڑیاں تیز رفتار اور جلد جلد چلائی جائیں، اشیا کی
ترسیل کے معاملے کو مستعدی سے نمٹایا جائے، محرروں کی ضابطے کی
پابندیوں اور پیچیدہ کارروائیوں کی وجہ سے جو مشکلات پیدا
ہوتی ہیں ان کو کم کیا جائے، مال اکٹھا کرنے اور منزل مقصود پر
پہنچانے کی سروسیوں کو ترقی دی جائے، ریل کے ڈبوں میں اشیا کو
سرد اور محفوظ رکھنے کے انتظامات کیے جائیں وغیرہ۔ چونکہ جدید حالات
کا اقتضا یہ ہے کہ مال ادھر سے ادھر جلد منتقل کیا جائے، اس لیے ص ۲۰۴
ریلوں کے لیے مناسب یہ ہوگا کہ بہتر خدمت مہیا کرنے کی خاطر
پوری واگنوں کی لدائی یا ٹرینوں کی لدائی قربان کر دی جائے۔ سڑکوں
کی نقل وحمل کی مسابقت سے رو در رو ہونے کی غرض سے کرایوں میں
عام کمی کرنے سے ریلوں کو بھاری نقصان اٹھانا پڑے گا۔ اس لیے ریلوں کو
چاہیے کہ انفرادی کرایوں میں سوچ سمجھ کر کمی کرنے کے متعلق اپنی سابقہ پالیسی
کو جاری رکھیں[1]۔

[1] ہندوستانی ریلوں کی تحقیقاتی کمیٹی کی رپورٹ فقرہ ۱۶۶ تا ۱۸۹، نیز فصل (۳۱)۔

۳۰۔ نقل و حمل میں ربط پیدا کرنے کی پالیسی

گو اس طرح نقل و حمل کی دونوں شکلوں کے درمیان ربط قائم کرنے کی پالیسی مرتب کرنا مشکل ہے، لیکن یہ ممکن ہے کہ سڑک اور ریل کی توسیع کے نئے پروگرام اس طرح تیار کئے جائیں کہ سڑکیں ریلوں کی حریف بننے کے بجائے ان کی معاون کے طور پر کام کریں خاص کر ایسی آمد و رفت کے لیے جس کا انتظام ریلیں زیادہ خوبی اور کفایت کے ساتھ کرنے کی قابلیت رکھتی ہیں اور ریل اور موٹر کی آمد و رفت کے درمیان یورپ کے اکثر ملکوں میں آج کل جیسی نقصان رساں اور غیر دانشمندانہ مسابقت ہو رہی ہے ویسی ہندوستان میں رونما نہ ہو۔ بڑے کاموں کی تعمیر کے سرمایے میں سے نقل و حمل کے لیے جو رقوم دستیاب ہوں ان کو زیادہ تر سڑکوں کی تیاری میں ایسے طریقے سے لگانا چاہیئے کہ اس کی بنا پر نقل و حمل کی موجودہ سہولتیں دہری نہ ہوں بلکہ ان علاقوں میں غیر مسابقتی سڑکوں کی تیاری و ترقی کو ترجیح دینی چاہیئے جہاں نقل و حمل کی سہولتیں مفقود یا کم ہوں۔ اس امر کو یقینی بنانے کے لیے کہ نقل و حمل کی ہر مختلف شکل کو وہی کام سپرد کیا جائے جس کے لیے وہ سب سے زیادہ موزوں ہو۔ احتیاط کے ساتھ ربط دہی ضروری ہے۔ مچل کرک نس رپورٹ میں اسی مقصد سے یہ سفارش کی گئی ہے کہ صوبوں میں وسائل آمد و رفت کی ایک مرکزی مشاورتی مجلس اور کمشنروں کے علاقوں میں علاقہ وار کمیٹیاں قایم کی جائیں۔ یہ رپورٹ اس تحقیقات کا نتیجہ تھی جس کو دو عہدہ داروں کی ایک چھوٹی کمیٹی نے ریلوں اور سڑکوں کی موجودہ مسابقت کے بارے میں ۱۹۳۲ء میں انجام دیا۔ ان میں سے ایک عہدہ دار مسٹر کے، جی مچل حکومت ہند کے سڑکوں کے انجینیر اور دوسرے عہدہ دار ایل، ایچ، کرک نس ریلوے بورڈ کو خصوصی کام کے لیے مستعار دیے ہوئے افسر تھے۔ ان کی رپورٹ میں اس مسابقت کو معقول بنانے کے لیے جو طریقے بتلائے گئے ہیں

ان میں سے ایک یہ ہے کہ موٹری نقل وحمل پر زیادہ اچھی طرح نگرانی رکھی جائے۔ اس میں یہ مزید سفارش کی گئی ہے کہ (۱) متوازی مسابقتی راستوں پر کم وبیش ۵۰ میل کے دائرے کے اندر اندر موٹری نقل وحمل کے منطقے مقرر کردیے جائیں؛ (۲) بعض ریلوں کو اس کی اجازت دی جائے کہ جو سڑکیں ریلوے لائن کے متوازی ہوں ان پر وہ موٹروں کے ذریعے نقل وحمل کا انتظام کریں؛ (۳) موٹری نقل وحمل پر ٹکس لگانے کے طریق کی نظر ثانی کی جائے؛ اور (۴) ریلیں بچھانے کی ان تجاویز پر جو رکی ہوئی ہیں ان ترقیوں کی روشنی میں مکرر غور کیا جائے جو موٹری نقل وحمل میں حال ہی میں رونما ہوئی ہیں[1]۔ مچل کرک نس کمیٹی کی سفارشوں کے مطابق جو سڑک وریل کانفرنس بمقام شملہ اپریل ۱۹۳۳ء میں منعقد ہوئی اس میں نقل وحمل کی مختلف شکلوں کی نگرانی وترقی کے ذمہ دار مختلف محکموں کے باہمی تعامل کے بارے میں تحریکات منظور کی گئیں، ص ۲۰۵
تاکہ ان کے درمیان جو غیر معاشی مسابقت جاری تھی اس کو کم کیا جائے۔ کانفرنس نے دوسرے طریقوں کے منجملہ اس بات پر بھی زور دیا کہ بعض ریلوں کی حد تک وہ دستوری ممانعت ہٹالی جائے جو ان پر بس سروس چلانے کے بارے میں عائد کی گئی تھی، دیہی سرویسوں کو ترقی دینے کی غرض سے شارعی نقل وحمل کے اجارے منظور کئے جائیں، نیز مرکزی حکومت کے زیر نگرانی اور صوبوں میں ایسے محکمے قایم کئے جائیں جو مجوزہ ربط وتعامل کو مزید ترقی دیں۔ چنانچہ اس کے مطابق ستمبر ۱۹۳۳ء میں ریلوے ایکٹ میں ترمیم کردی گئی اور ریلوں کو مجاز گردانا گیا کہ ریل کی نقل وحمل کے ساتھ ساتھ موٹر سروسیں بھی چلائیں۔ ۱۹۳۵ء میں نقل وحمل کی ایک مشاورتی مجلس قایم کی گئی جو مختلف صوبوں کے ایسے وزیروں یا ان کے نمایندوں پر مشتمل

[1] ملاحظہ ہو مچل کرک نس کی رپورٹ صفحہ ۴۔

ہے جن کا تعلق سڑکوں سے ہے اور اس میں ایک یا دو مشیر بھی ہیں۔ اس مجلس کا کام یہ ہے کہ سڑکوں کی پالیسی کے متعلق غور کرکے ایک بیان جاری کرے جس پر مختلف صوبے سڑکوں، ریلوں اور نقل وحمل کی دوسری شکلوں کے تعاون کو ترقی دینے کی غرض سے عام طور پر عمل پیرا ہو سکیں، کیونکہ یہ کام ملک کی معاشی ترقی کے لیے بہت اہمیت رکھتا ہے[1]۔

۱۳۱۔ ریلوں اور سڑکوں کے تعاون باہمی کے بارے میں ویجوڈ کمیٹی

ویجوڈ کمیٹی نے ریل اور سڑکوں کی نقل وحمل کے تعاون کے مسئلے کو ۱۹۳۷ء میں جانچا تو معلوم ہوا کہ صوبائی حکومتوں کی طرف سے سڑکوں کی نقل وحمل کی تنظیم ونگرانی ناکافی تھی اور حالات بہت ہی ابتر تھے۔ صوبائی حکومتوں نے اب تک جس پالیسی پر عمل کیا ہے اس کے باعث سڑکوں پر ایک غیر منظم اور خراب قسم کی نقل وحمل کی ہمت افزائی ہوتی ہے۔ چنانچہ اس کی مسابقت سڑکوں پر کوئی معتبر سروس مہیا کیے بغیر ریلوں کو نقصان پہنچائے گی۔ دوسری طرف سڑکوں کے فنڈ سے (دیکھو فصل ۴۳ تا ۴۶) سڑکوں پر جو رقم خرچ کی جاتی ہے اس پر مرکزی حکومت کی نگرانی کو صرف اس صورت میں موثر بنایا جا سکتا ہے جبکہ سڑکوں کی کافی تعداد کی بہم رسانی کی روک تھام یا ان کے بنانے میں تاخیر کی جائے۔ لیکن ریلوں کا قطعی طور پر کوئی لحاظ کیے بغیر سڑکیں بنانا ایک شدید قومی ضرورت ہے۔ اس طرح موجودہ پالیسی پر قایم رہنے سے ہندوستان کو دونوں اعتباروں سے نقصان پہنچے گا۔ یعنی اس کی ریلیں پست حالت میں رہیں گی اور سڑکوں

[1] تعاون کے مسئلے کی ایک سبق آموز بحث کے لیے دیکھئے ایس، کے، گھا کی کتاب موسوم بہ "ہندوستان میں وسائل نقل وحمل کے تعاون کے مسائل"۔

کی تعداد ناکافی رہے گی۔[1] موثر تعامل صرف اس صورت میں عمل میں لایا جاسکتا ہے جبکہ ریل اور سڑک دونوں کی نقل وحمل کا انتظام خدمات عامہ کے طور پر کیا جائے۔ کمیٹی اس خیال سے اتفاق نہیں کرتی جو ریلوے کے بعض نقادوں نے ظاہر کیا ہے کہ سڑکوں کی نقل وحمل کی نگرانی کی حمایت محض ریلوں کو محفوظ رکھنے کی خاطر کی جاتی ہے۔ سڑکوں کی نقل وحمل کی مناسب نگرانی صرف امن وامان کے اغراض ہی کے لیے نہیں بلکہ صحیح اور معاشی اصول پر خود اسی کو ترقی دینے کی خاطر بھی ضروری
ہے۔ یہ بھی مناسب اور پسندیدہ ہے کہ ریلوں کو کسی نئے حریف صد ۲۰۶
کے بے جا اور غیر معاشی حملوں سے محفوظ رکھا جائے۔ صوبائی حکومتوں کو چاہئیے کہ مرکزی حکومت کے نافذ کئے ہوئے یکساں قواعد کے مطابق سڑکوں پر نگرانی رکھیں۔ لیکن سڑکوں کی نقل وحمل پر کوئی ایسی بندش عائد نہ کرنی چاہیے جس کی بنا پر اس کی ترقی میں بیجا رکاوٹ پیدا ہو۔ عوام کے تحفظ کی غرض سے بسوں اور لاریوں کی نگرانی کے قواعد یکساں ہونے چاہییں۔ چنانچہ دونوں کو حسب ذیل شرائط کی پابندی کرنی چاہئیے:-

گاڑیوں کو ٹھیک اور اچھی حالت میں رکھنا چاہئیے، مال اور مسافروں کی غیر ضروری بھرمار نہ ہونی چاہئیے، رفتار کی حد بندی ہونی چاہئیے، کام کے گھنٹے مقرر کرنے چاہییں، ڈرائیور موزوں ہونا چاہئیے۔ عوام کی ضرورتوں کے مطابق اجازت نامے جاری کرنے چاہییں تاکہ بسوں اور لاریوں کی تعداد میں غیر ضروری اضافہ اور سڑکوں پر نقل وحمل کی سہولتوں کی غیر مساوی تقسیم نہ ہو۔ مسافروں کی سرویس کا انتظام ایک مقررہ راستے کا اجازت نامہ دے کر اور وقت نامہ اور کرایہ مقرر کر کے کرنا چاہئیے۔ کمیٹی یہ سفارش کرتی ہے کہ مال لے جانے والی گاڑیوں کے لیے علاوہ بھاری

---

[1] ویجوڈ کمیٹی کی رپورٹ فقرہ ۱۳۸۔

اجازت ناموں کا طریقہ جاری کیا جائے اور قانون میں یہ گنجائش رکھی جائے کہ آیندہ کسی موقع پر مال کی ڈھلوائی کے کرایوں کو معین کیا جا سکے۔ سرکاری اور خانگی لاریوں کے بارے میں یکساں قواعد جاری کرنے چاہییں۔ ایک انتدائی قانون کے ذریعے سے ان سفارشوں کو آئینی شکل دینی چاہئے، اور یہ ناممکن ہونے کی صورت میں موٹر گاڑیوں کا ایک مرممہ مسودۂ قانون جلد سے جلد منظور کرنا چاہئے۔ صوبائی قواعد نافذ کرنے کے لیے اس بات کی ضرورت ہے کہ پولیس کی نگرانی کو قوی کیا جائے اور صوبائی حکومتوں کو چاہئے کہ موٹر گاڑیوں پر ٹکس عائد کرنے میں یکسانی کو ملحوظ رکھیں۔

ویجوڈ کمیٹی نے اس امر کی پر زور سفارش کی کہ ریلیں سڑکوں کی نقل و حمل سے مسابقت کریں۔ اور اس غرض کے لیے کمیٹی نے یہ تحریک کی کہ ریلوں کو بس سرویس چلانے، سڑکوں کی نقل و حمل کے کاروبار میں سرمایہ مشغول کرنے یا ایسا کاروبار کرنے والوں سے معاہدے کرنے اور ٹھیکہ داروں کی وساطت سے سڑکوں کی نقل و حمل کا انتظام کرنے کے بارے میں کامل اختیارات حاصل ہونے چاہییں۔ ریلویز کو چاہئے کہ مسافروں کی آمد و رفت اور سڑکوں کی خدمات کے امکان کو فوراً جانچیں اور مسابقتی اور معاون خدمات کے بارے میں اپنی تجاویز صوبائی حکومتوں کے سامنے پیش کریں۔ آخر میں کمیٹی اس بات پر زور دیتی ہے کہ ریلوں اور سڑکوں کی نقل و حمل کے دوسرے اہم عناصر کے درمیان تعامل ضروری ہے[ا]۔

۳۲۔ موٹر بسوں کی آمد و رفت کی تنظیم۔ موٹر لاریوں کے بیمے کی کمیٹی کی حالیہ رپورٹ ویجوڈ کمیٹی کی رپورٹ، مختلف صوبائی حکومتوں اور نقل و حمل کی تیسری مشاورتی مجلس کے مشوروں کی روشنی میں ایک جامع مسودۂ قانون مرتب کیا گیا اور مارچ ۱۹۳۸ء میں

ا۔ دیکھو ہندوستانی ریلوں کی تحقیقاتی کمیٹی کی رپورٹ فقرہ ۱۳۵ تا ۱۶۷۔

مرکزی مجلس قانون ساز کی منتخبہ کمیٹی کے تفویض کیا گیا۔
موٹر لاریوں کے متعلق مسودۂ قانون کے دو پہلو ہیں، یعنی (۱) تنظیمی اور (۲) تعاملی۔ اس مسودۂ قانون کی عام تجویز یہ ہے کہ مسافروں یا مال کی نقل وحمل کرایے پر یا کسی دوسرے طریقے سے کرنے والی گاڑیوں کی نگرانی نقل وحمل کا انتظام کرنے والی جماعتوں کے ہاتھوں میں ہونی چاہیئے جو صوبے کے اندر خاص رقبوں کے لیے بنائی جائیں؛ اور تعامل، مرافعے کی سماعت وغیرہ کی غرض سے پورے صوبے کے لیے نقل وحمل کی ایک انتظامی جماعت ہونی چاہیئے۔ یہ ضروری ہے کہ تمام موٹر لاریاں اجازت نامہ حاصل کریں جو کسی علاقے کی نقل وحمل کی انتظامی جماعت جاری کرے گی اور اجازت نامہ حاصل کرنے والے کے لیے اس بات کو لازمی گردانا چاہیئے کہ وہ بعض مسلمہ شرایط کی تعمیل کرے؛ مثلاً گاڑی کو اطمینان بخش حالت میں رکھے، رفتار کے مقررہ حدود کی پابندی کرے، گاڑی میں مال یا مسافروں کی بھرمار کرنے یا ڈرائیور سے اس کے مقررہ وقت سے زیادہ کام لینے سے باز رہے، صوبہ واری انتظامی جماعت کے اختیارات اجازتی نوعیت کے ہوں گے۔ چنانچہ انتظامات میں ربط پیدا کرنے یا علاقہ وار انتظامی جماعتوں کے باہمی اختلافات کا تصفیہ کرنے یا ایک مقام سے دوسرے مقام تک سیدھے جانے والے راستوں پر نگرانی بڑھانے کے لیے ان اختیارات سے کام لیا جا سکتا ہے۔ ص ۲۰۷

موٹر بسوں اور ٹیکسیوں کو اجازت نامے دینے کی حد تک نقل وحمل کا انتظام کرنے والی جماعتوں کو بطور رہنمائی چند اصولوں کا پیش نظر رکھنا ضروری ہے۔ مثلاً عوام کی ضرورت اور سہولت، غیر معاشی مسابقت کی روک تھام، اور جن وسائل نقل وحمل کے لیے اجازت نامے طلب کیے جائیں ان کو چلانے کے لیے سڑکوں کا عمدہ حالت میں رکھنا۔ عوام کے مال کی نقل وحمل کی حد تک

اجازت ناموں کا طریقہ جاری کیا جائے اور قانون میں یہ گنجائش رکھی جائے کہ آیندہ کسی موقع پر مال کی ڈھلوائی کے کرایوں کو معین کیا جا سکے۔ سرکاری اور خانگی لاریوں کے بارے میں یکساں قواعد جاری کرنے چاہییں۔ ایک ابتدائی قانون کے ذریعے سے ان سفارشوں کو آئینی شکل دینی چاہیے، اور یہ ناممکن ہونے کی صورت میں موٹر گاڑیوں کا ایک ترمیمہ مسودۂ قانون جلد سے جلد منظور کرنا چاہیے۔ صوبائی قواعد نافذ کرنے کے لیے اس بات کی ضرورت ہے کہ پولیس کی نگرانی کو قوی کیا جائے اور صوبائی حکومتوں کو چاہیے کہ موٹر گاڑیوں پر ٹکس عائد کرنے میں یکسانی کو ملحوظ رکھیں۔

ویجوڈ کمیٹی نے اس امر کی پر زور سفارش کی کہ ریلیں سڑکوں کی نقل و حمل سے مسابقت کریں۔ اور اس غرض کے لیے کمیٹی نے یہ تحریک کی کہ ریلوں کو بس سردیس چلانے، سڑکوں کی نقل و حمل کے کاروبار میں سرمایہ مشغول کرنے یا ایسا کاروبار کرنے والوں سے معاہدے کرنے اور ٹھیکہ داروں کی وساطت سے سڑکوں کی نقل و حمل کا انتظام کرنے کے بارے میں کامل اختیارات حاصل ہونے چاہییں۔ ریلویز کو چاہیے کہ مسافروں کی آمد و رفت اور سڑکوں کی خدمات کے امکان کو فوراً جانچیں اور مسابقتی اور معاون خدمات کے بارے میں اپنی تجاویز صوبائی حکومتوں کے سامنے پیش کریں۔ آخر میں کمیٹی اس بات پر زور دیتی ہے کہ ریلوں اور سڑکوں کی نقل و حمل کے دوسرے اہم عناصر کے درمیان تعامل ضروری ہے۔[1]

۳۲۔ موٹر بسوں کی آمد و رفت کی تنظیم۔ موٹر لاریوں کے بیمے کی کمیٹی کی حالیہ رپورٹ ویجوڈ کمیٹی کی رپورٹ مختلف صوبائی حکومتوں اور نقل و حمل کی تیسری مشاورتی مجلس کے مشوروں کی روشنی میں ایک جامع مسودۂ قانون مرتب کیا گیا اور مارچ ۱۹۳۸ء میں

[1] دیکھو ہندوستانی ریلوں کی تحقیقاتی کمیٹی کی رپورٹ فقرہ ۱۳۵ تا ۱۶۷۔

مرکزی مجلس قانون ساز کی منتخبہ کمیٹی کے تفویض کیا گیا۔

موٹر لاریوں کے متعلق مسودۂ قانون کے دو پہلو ہیں، یعنی (۱) تنظیمی اور (۲) تعاملی۔ اس مسودۂ قانون کی عام تجویز یہ ہے کہ مسافروں یا مال کی نقل و حمل کرایہ پر یا کسی دوسرے طریقے سے کرنے والی گاڑیوں کی نگرانی نقل و حمل کا انتظام کرنے والی جماعتوں کے ہاتھوں میں ہونی چاہئے جو صوبے کے اندر خاص رقبوں کے لیے بنائی جائیں؛ اور تعامل، مرافعے کی سماعت وغیرہ کی غرض سے پورے صوبے کے لیے نقل و حمل کی ایک انتظامی جماعت ہونی چاہئے۔ یہ ضروری ہے کہ تمام موٹر لاریاں اجازت نامہ حاصل کریں جو کسی علاقے کی نقل و حمل کی انتظامی جماعت جاری کرے گی اور اجازت نامہ حاصل کرنے والے کے لیے اس بات کو لازمی گردانا چاہیے کہ وہ بعض مسلمہ شرائط کی تعمیل کرے، مثلاً گاڑی کو اطمینان بخش حالت میں رکھے، رفتار کے مقررہ حدود کی پابندی کرے، گاڑی میں مال یا مسافروں کی بھرمار کرنے یا ڈرائیور سے اس کے مقررہ وقت سے زیادہ کام لینے سے باز رہے، صوبہ واری انتظامی جماعت کے اختیارات اجازتی نوعیت کے ہوں گے چنانچہ انتظامات میں ربط پیدا کرنے یا علاقہ وار انتظامی جماعتوں کے باہمی اختلافات کا تصفیہ کرنے یا ایک مقام سے دوسرے مقام تک سیدھے جانے والے راستوں پر نگرانی بڑھانے کے لیے ان اختیارات سے کام لیا جاسکتا ہے۔

موٹر بسوں اور ٹیکسیوں کو اجازت نامے دینے کی حد تک نقل و حمل کا انتظام کرنے والی جماعتوں کو بطور رہنمائی یہ چند اصولوں کا پیش نظر رکھنا ضروری ہے۔ مثلاً عوام کی ضرورت اور سہولت، غیر معاشی مسابقت کی روک تھام، اور جن وسائل نقل و حمل کے لیے اجازت نامے طلب کئے جائیں ان کو چلانے کے لیے سڑکوں کا عمدہ حالت میں رکھنا۔ عوام کے مال کی نقل و حمل کی حد تک

یہ اصول اختیار کیا گیا ہے کہ ٹرمنس پر مال کو اتار کر منتقل کرنے میں جو تاخیر اور نقصان ہوتا ہے اس سے بچنے کی غرض سے زوال پذیر اشیا کی چھوٹے فاصلوں کے لیے سڑک کے ذریعے سے نقل و حمل کرنے میں دست اندازی نہ کی جائے؛ اور اسی کے ساتھ بڑے فاصلوں کی نقل و حمل لازمی طور پر ریلوں کے لیے چھوڑ دی جائے۔ یہ قرار دیا گیا ہے کہ کسی خاص معینہ راستے کا اجازت نامہ رکھنے والا اس تحفظ کے معاوضے میں جو اس کو غیر معقول مسابقت کے مقابل دی جائے باقاعدگی کے ساتھ خدمت انجام دے گا یعنی افادۂ عامہ کی کمپنی کی ذمہ داری اپنے سر لے گا۔ انتظامی جماعتوں کو یہ اختیار دیا گیا ہے کہ سڑکوں پر نقل و حمل کے کرایوں کی بیش ترین اور کمترین شرحوں کا تعین کریں۔

اس مسودۂ قانون کی ایک قابل ذکر خصوصیت جس نے شدید بحث اور مناقشہ پیدا کر دیا، وہ شرط ہے جو پانچ سال کے بعد تیسرے فریق کے خطرات کے بارے میں موٹر گاڑیوں کے جبری بیمے کے متعلق ہے۔ ملک میں سڑکوں پر موٹر کے جو بے شمار حادثے ہوتے ہیں ان کے مدنظر اس شرط کو خوش آیند کہا جا سکتا ہے۔ اس کے علاوہ عوام کی بار برداری کرنے والوں پر سماجی ذمہ داری عائد کرنے کے لیے یہ بہت ضروری ہے۔

یہ قرار دیا گیا ہے کہ موٹر کے اجازت نامے تمام برطانوی ہند میں چلنے چاہئیں اور اس کی وجہ سے کسی صوبے کا یہ حق متاثر نہ ہونا چاہیے کہ وہ اپنے طور پر موٹر کا ٹیکس مقرر کرے۔ نئے اجازت ناموں کے لیے درخواست دینے والوں پر یہ لازم ہوگا کہ وہ ایک خصوصی مقررہ آزمائش میں کامیاب ہوں۔

گو اس نئے مسودۂ قانون کی بعض خصوصیات بحث مباحثے کا مرکز بنیں، پھر بھی یہ مسودۂ قانون اصولی لحاظ سے غیر نزاعی ہے اور

اس کو بجا طور پر "مجموعۂ قوانین شاہراہ" کہا گیا ہے۔ یہ نہایت خوش آیند علامت ہے کہ اس بات کو روز افزوں تسلیم کیا جا رہا ہے کہ حالات میں جو ابتری اور افراتفری پائی جاتی ہے اس کو دور کر کے نظم و ترتیب پیدا کرنا اور نقل و حمل کے ایک منظم اور مربوط نظام کے لیے تدابیر نکالنا ضروری ہے۔

۳۳۔ ہندوستانی سڑکوں کی ترقی کی کمیٹی۔ ہندوستان میں کچھ سال ادھر سے موٹروں کی آمد و رفت میں تیزی کے ساتھ ترقی اور اضافہ ہو جانے کی وجہ سے مرکزی اور صوبائی حکومتوں میں یہ احساس روز افزوں ہے کہ سڑکوں کے بارے میں ایک جامع نظام العمل بنانا ضروری ہے تاکہ مقامی نظاموں میں ربط قایم کیا جائے اور ایک مشترک پالسی اختیار کی جائے۔ چنانچہ بمبئی، برما، مدراس، پنجاب، اور صوبۂ متحدہ میں شارعی مجلسیں قایم کی جا چکی ہیں۔ ان مجالس کی حیثیت زیادہ تر مشاورتی ہے، بجز پنجاب اور برما کے جہاں ان مجالس کے تفویض یہ کام بھی ہے کہ صوبائی فنڈ سے جو رقمی منظور یا ل دی جائیں ان کو تقسیم کریں۔ نومبر ۱۹۲۷ء میں حکومت ہند نے ایک کمیٹی بنام "سڑکوں کی ترقی کی کمیٹی" بنائی جو مرکزی مقننہ کے ۱۴ ارکان پر مشتمل تھی اور جس کے صدر نشین مسٹر ایم آر جیکار تھے۔ کمیٹی سے حسب ذیل امور کے بارے میں سفارشیں کرنے کے لیے کہا گیا:۔

ل ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ہندوستان میں درآمدہ موٹروں کی تعداد ۱۲۹۳۹ تھی جس میں ۹۱۶۰ موٹر بس اور بند موٹریں شامل تھیں۔ ۱۹۲۸ء تا ۱۹۲۹ء میں موٹروں کی درآمد کی تعداد سب سے زیادہ رہی۔ یعنی مجموعی تعداد ۱۹۶۵۷ تھی جس میں ۱۲۷۹۰ بسیں وغیرہ شامل تھیں۔ مارچ ۱۹۳۶ء کے ختم تک برطانوی ہند میں ہر قسم کی موٹر گاڑیوں کی مجموعی تعداد ۱،۵۹،۴۶۳ تھی جس میں ۴۱،۴۹۶ لاریاں، بسیں وغیرہ شامل تھیں۔ ملاحظہ ہو ایک رپورٹ موسومہ بہ "تبصرہ بر تجارت ہند" (برائے ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء) صفحہ ۶۰ تا صفحہ ۶۲۔

(۱) آیا ہندوستان میں سڑکوں کے نظام کو ترقی دینا مناسب ہے یا نہیں؟
(۲) اس ترقی کی اسکیم کو مالی مدد دینے کا سب سے موزوں طریقہ کیا ہے؟ اور
(۳) مرکزی اور صوبائی کاموں کی تقسیم کا مناسب لحاظ کرنے کے بعد ایک مرکزی شارعی مجلس قایم کرکے سڑکوں کی ترقی کو مربوط کیا جائے، سڑکوں کے بارے میں تحقیقات کی جائے اور سڑکیں تیار کی جائیں۔

۴۳۔ سڑکوں کی مالیات۔ جیسا کہ ہندوستانی سڑکوں کی ترقی کی کمیٹی نے کہا ہے، "ہندوستان میں سڑکوں کی ترقی کا معاملہ مقامی حکومتوں اور مقامی جماعتوں کی مالی حیثیت سے تجاوز کرتا جا رہا ہے اور قومی اہمیت حاصل کر رہا ہے جس کے سمجھا ہے [illegible] کو مرکزی حکومت کی آمدنی ہی سے پورا کرنا کسی حد تک مناسب ہوگا"۔ مرکزی حکومت کی آمدنی میں سڑکوں کو ترقی دینے سے اضافہ ہوتا ہے، صرف اسی لحاظ سے نہیں کہ ریلوں سے زیادہ آمدنی وصول ہوتی ہے بلکہ اس لحاظ سے بھی کہ موٹروں اور موٹر کے تیلوں کا استعمال تیزی سے بڑھ رہا ہے اور ان سے محصول اور چنگی کی آمدنی وصول ہوتی ہے[1]۔ موٹروں کے ٹیکس کی ایک متوازن تجویز میں موٹروں کے تیل کا محصول، موٹروں کا محصول اور کرایہ کی موٹروں کے اجازت نامے کی فیس شامل ہونی چاہیے اور

[1] اندازہ کیا گیا ہے کہ حکومت کو موٹروں کی نقل وحمل سے ٹیکس کی شکل میں ۸ کروڑ ۳۰ لاکھ روپیہ وصول ہوتا ہے جس کے منجملہ ایک کروڑ روپیہ سڑکوں کی ترقی کی مد میں پٹرول پر لگائے ہوئے ٹیکس سے جمع ہوتا ہے، ۴ کروڑ ۳۰ لاکھ روپیہ مرکزی حکومت کو بطور آمدنی وصول ہوتا ہے اور تین کرور روپیہ صوبائی، ریاستی اور مقامی حکومتوں کو آمدنی کے طور پر ملتا ہے۔

ان کے ماحصل کو سڑکوں کی ترقی پر صرف کرنا چاہیے۔ یہ مشورہ دیا گیا ہے
کہ سڑکوں کی از سر نو درجہ بندی کرنی چاہیے تاکہ بعض مقامی سڑکوں کو
شاہراہوں میں تبدیل کیا جاسکے اور اس طرح مقامی جماعتوں پر جو بار
پڑ رہا ہے اس کو کم کیا جائے اور ان کو اس قابل بنایا جائے کہ وہ
معاون سڑکوں پر اور خالص مقامی اہمیت کی سڑکوں پر زیادہ توجہ
دے سکیں۔ جیسا کہ سڑک کمیٹی نے بتلایا ہے' یہ امر تمام دنیا میں
تسلیم کر لیا گیا ہے کہ شاہراہوں کی اصلاح و ترقی کے مصارف صد ۲۰۹
کا بار حکومت کی چھوٹی اکائیوں پر ڈالنا سخت ناانصافی ہے۔ مقامی
جماعتیں اس بات کی بھی طالب ہیں کہ انھیں صوبائی فنڈ سے مالی
امداد زیادہ کشادہ دلی کے ساتھ دی جائے۔ سڑک کمیٹی نے جو
مذکورۂ بالا سفارشیں کی ہیں ان کو اختیار کرنے سے دیہی سڑکوں کو
بالواسطہ فائدہ پہنچے گا اور وہ صوبائی آمدنی اور مقامی فنڈ واگذاشت
ہو جائے گا جس کو اس وقت موٹری نقل وحمل کی ضرورتوں کو پورا کرنے کیلئے
شاہراہوں پر خرچ کیا جارہا ہے۔ سڑک کمیٹی اس خیال پر بھی زور دیتی
ہے کہ ریلوے نظم ونسق کو چاہیے کہ معاون سڑکوں کی تیاری اور نگہداشت
کے مصارف میں کچھ حصہ لے۔ کمیٹی اس بات کی مخالف ہے کہ کسی
سواری پر بجز پلوں کے جہاں ناو کے ذریعے یا پیادہ پا ندی کو عبور
کرنے کی زحمت سے بچانے کے لیے ایک قطعی خدمت مہیا کی جاتی
ہے' تہ بازاری یا محصول سڑک عائد کیا جائے؛ اس لیے کہ اس
قسم کا محصول سڑکوں کے تیز رفتار وسائل نقل وحمل کے راستے میں
رکاوٹ پیدا کرے گا اور ہر قسم کی آمد و رفت کے حق میں باعث
زحمت بن جائے گا۔ جہاں ضرورت ہو وہاں ان محصولوں کے
بجائے کم تکلیف دہ محصول لگانا چاہیے۔ زرعی کمیشن نے یہ سفارش
کی ہے کہ دیہی برادری کی اجتماعی محنت کے قدیم طریق کی تجدید کی جائے
اور اس کو حکومت کی طرف سے مالی امداد مل سکتی ہے بہ شرطیکہ وہ

اپنے ذمے کا کام کرنے کے لیے تیار ہو۔

اب یہ غور کرنا باقی رہ جاتا ہے کہ سڑکوں کو ترقی دینے کے لیے قرضوں کے ذریعے سے کام چلانا کس حد تک مناسب ہوگا۔ زرعی کمیشن یہ خیال ظاہر کرتا ہے کہ سڑکوں کے پروگراموں کے مصارف کے لیے محض حکومت کی چالو آمدنی پر انحصار کرنے کے بجائے قرضے حاصل کئے جائیں تو سڑکوں کو ترقی دینے کی پالیسی پر بہت بہتر طریق پر عمل کیا جاسکتا ہے۔ کمیشن یہ خیال کرتا ہے کہ سڑکوں اور ان کے متعلقہ کاموں کی نیم دوامی نوعیت کے مدنظر اس غرض سے حاصل کئے ہوئے صوبائی قرضوں کی بے باقی کے لیے جو رقم سالانہ مطلوب ہوگی وہ صوبے کے ذرائع پر مقامی دیہی سڑکوں کی نگہداشت کے لیے بھاری مطالبہ ثابت نہ ہوگی[1]۔ سڑک کمیٹی یہ خیال ظاہر کرتی ہے کہ اس امر کا فیصلہ کہ آیا ایسے قرضے حاصل کرنا مناسب ہیں یا نہیں، ہر مقامی حکومت کو اپنے حالات کے لحاظ سے اپنے طور پر کرنا چاہیے۔ کمیٹی اس بات کی مخالف ہے کہ سڑکوں کی توسیع کی بڑی تجاویز کی مالی امداد قرضوں کے ذریعے سے کی جائے، اس لیے کہ ان قرضوں کی بے باقی کے لیے صوبائی آمدنی کو طویل مدت کے لیے وقف کر دینا پڑے گا اور دوسری طرف ممکن ہے کہ حکومت کے دوسرے شعبے جو اس معاملے کے مساوی اہم ہوں امداد سے محروم رہ جائیں۔ کمیٹی یہ سفارش کرتی ہے کہ قرضوں سے صرف سڑکوں کی تیاری اور مکرر تیاری کے لیے مالی امداد لینی چاہیے اور یہ قرضے چھوٹی مدت کے لیے لینے چاہییں؛ ایک آمدنی واضح طور پر پیش نظر ہونی چاہیے تاکہ نہ صرف سود اور استغراقی فنڈ کے مطالبات کو بلکہ سڑک تیار کرنے کے بعد اس کی نگہداشت کے مصارف کو بھی

[1] دیکھو زرعی کمیشن کی رپورٹ فقرہ ۳۰۶۔

پورا کیا جا سکے؛ اور یہ قرضے سے کہ جو سڑکیں تیار کی جائیں وہ صرف پورے پروجیکٹ کے زیادہ مستقل اجزا مثلاً پلوں تک محدود ہونے چاہییں. اس لیے کہ اول تو ان کی عمر کا اندازہ استغراقی فنڈ کے حساب کے لیے اچھی خاصی صحت کے ساتھ کیا جا سکتا ہے اور دوسری طرف ان کی نگہداشت کے مصارف کم ہوتے ہیں۔ ۱۹۳۴ء کی سڑک و ریل کانفرنس نے یہ سفارش کی کہ ایک جامع خاکہ مرتب کیا جائے تاکہ صـ۲۱۰ قرضے کے فنڈ سے ان مالی ذرائع کے حدود کے اندر جو مرمت کے لیے دستیاب ہو سکیں، شاہراہوں اور فیڈر سڑکوں کی ترقی کے امکان کو جانچا جا سکے (دیکھو فصل ۳۷)۔

۳۵۔ سڑکوں کے بارے میں جدید پالیسی۔

سڑک کمیٹی کی اہم سفارش کے مطابق قانون مالیہ ہند بابت مارچ ۱۹۲۹ء کی رو سے موٹر کے تیلوں پر محصول درآمد اور چنگی ۴ آنہ فی گیلن سے ۶ آنہ فی گیلن تک بڑھا دی گئی۔ چنانچہ اس مد سے ۱۹۲۷ء تا ۱۹۳۰ء میں ۹۴ لاکھ روپے کی زائد آمدنی وصول ہوئی۔ سڑک کانفرنس کے مباحث کے فقرہ (۷۰) تا فقرہ (۷۹) میں جو سفارشیں درج ہیں ان کے مطابق سر بی' ان' متر نے مجلس قانون ساز میں ۱۱ ستمبر ۱۹۲۹ء کو ایک تحریک پیش کی۔ اس تحریک میں جو قاعدہ تجویز کیا گیا اس کی اہم خصوصیات حسب ذیل ہیں:-

(۱) سڑکوں کے لائحہ عمل میں تسلسل کو یقینی بنانے کے لیے موٹر کے تیل پر جتنا محصول بڑھایا گیا تھا اس کو ابتدائی ۵ سال تک برقرار رکھا جائے۔

(۲) اس مدت میں زائد محصول کا ماحصل سڑکوں کی ترقی پر خرچ کرنے کے لیے یکمشت منظور کیا جائے، اس ماحصل کو سڑکوں کی ترقی کی ایک جداگانہ مد میں جمع کیا جائے اور اس میں سے جو رقم خرچ ہونے سے بچ رہے اس کے استعمال کا حق مالی سال کے ختم پر

سوختت نہ کیا جائے۔

(۳) سالانہ منظورہ رقم کو حسب ذیل طریق پر تقسیم کیا جائے:۔

(ا) حکومت ہند اس کا ۱۰ فی صد ۳۱ مارچ ۱۹۳۲ء کو ختم ہونے والے دو سال کے لیے بطور سرمایہ محفوظ اپنے پاس رکھے گی اور اس کے بعد صورت حال کی مکرر تحقیقات کی جائے گی۔ اس سرمایۂ محفوظ سے ایسی صورتوں میں خاص رقمی منظوریاں دی جائیں گی جن میں کسی سبب سے خاص امداد کی ضرورت ہو، مثلاً ایسی تجاویز کے لیے جو مقامی حکومتوں کے ذرایع سے باہر ہوں یا ایسی تجاویز کے لیے جو ایک ریاست یا ایک صوبے سے زیادہ کے متعلق ہوں یا کسی صوبے یا ریاست کی سرحد پر دریا کا پل بنانے کے لیے۔

(ب) جو کچھ باقی بچے اس میں سے ایک حصہ تمام صوبوں میں اس تناسب سے تقسیم کیا جائے گا جو سابقہ تقویمی سال میں ہر صوبے کے پٹرول کے صرف اور ہندوستان کے پٹرول کے مجموعی صرف کے درمیان ہوگا؛ اور دوسرے چھوٹے صوبوں، برطانوی نظم ونسق کے علاقوں، اور ہندوستانی ریاستوں میں جو پٹرول صرف ہوگا اس کے تناسب رقم یکمشت حکومت ہند کو دی جائے گی۔

(۴) بجز برما کے ہر صوبے کو ایسی تجویزوں پر خرچ کرنے کے لیے منظورہ رقمیں دی جائیں گی جن کو گورنر جنرل بہ اجلاس کونسل سڑکوں کی مجلس قائمہ کے مشورے سے منظور کریں۔

(۵) ہر سال سڑکوں کے لیے ایک مجلس قائمہ بنائی جائیگی اور وہ ہندوستانی مقننہ کے دونوں ایوانوں کے بعض منتخبہ اور نامزد کردہ ارکان پر مشتمل ہوگی۔ اس مجلس کا صدر نشیں گورنر جنرل کی مجلس انتظامی کا وہ رکن ہوگا جس کے تفویض محکمہ سڑکوں کا محکمہ ہوگا۔ یہ مجلس گورنر جنرل بہ اجلاس کونسل کو ان تمام امور میں مشورہ دے گی جو سڑکوں کے متعلق معاملات، سڑکوں کی مرکزی تحقیقات اور میعادی سڑک کانفرنسوں کی

کارروائیوں کے بارے میں حکومت ہند کی طرف سے اختیار کیے جانے والے طریق عمل کے متعلق ہوں گے۔

صہ۱۱ (۶) وہ تمام تجاویز جو سالانہ منظورہ رقم یا اس کی جمع شدہ فاضلات سے صرف کرنے کے بارے میں ہوں گی منظوری کے لیے مالیے کی ذیلی کمیٹی میں پیش کی جائیں گی جو سڑکوں کی مجلس قائمہ کے صدر نشین اور اس کے ان ارکان پر مشتمل ہوگی جو مجلس قانون ساز کے بھی رکن ہوں گے۔

اس قاعدے کو مجلس قانون ساز نے اپنے دہلی کے اجلاس (فروری تا مارچ ۱۹۳۰ء) میں پانچ سال کے لیے منظور کر لیا۔

سڑک کمیٹی اس سفارش کی مخالفت کرتی ہے کہ ایک مرکزی سڑک بورڈ قایم کیا جائے جس کو ایک علیحدہ سڑک فنڈ کا انتظام کرنے کی غرض سے عاملانہ اختیارات دیے جائیں۔ یہ کمیٹی اس امر کے بھی خلاف ہے کہ ایک علیحدہ مرکزی محکمۂ سڑک قائم کیا جائے۔ اس لیے کہ اس کا وجود غیر ضروری ہوگا اور وہ مقامی حکومتوں کے معاملات میں بے جا دست اندازی کرے گا۔ ضروری تعامل کو موثر بنانے کا بہترین طریقہ یہ ہے کہ حکومت ہند اور مقامی حکومتوں کے نمایندوں کی ایک میعادی سڑک کانفرنس طلب کی جائے جو مشترکہ دلچسپی کے معاملات پر تبادلۂ خیالات کرنے کی غرض سے وقتاً فوقتاً اپنے اجلاس منعقد کرے۔ کمیٹی نے یہ بھی سفارش کی ہے کہ حکومت ہند کے تحت ایک انجینیر سڑک مقرر کیا جائے اور یہی عہدہ دار سڑک کانفرنس کے معتمد کی حیثیت سے بھی کام کرے۔ حکومت ہند سے مطالبہ کیا گیا ہے کہ اکورتھ ریلوے کمیٹی اور انچ کیپ تخفیف مصارف کمیٹی کی اس سفارش پر مکرر غور کیا جائے جو سڑکوں اور ریلوں کی ترقی کے بارے میں ایک ہی قسم کی پالیسی کو یقینی بنانے کے لیے ایک مرکزی محکمہ رسل و رسائل قایم کرنے کے حق میں پیش کی گئی

ہے[1]۔ اس سفارش کو عملی جامہ نومبر ۱۹۳۷ء میں پہنایا گیا جب کہ حکومت ہند کے محکمہ جات کی ترتیب میں ردو بدل ہوا۔ چنانچہ ایک جدید محکمۂ رسل و رسائل ایک جدید رکن رسل و رسائل کے تفویض کیا گیا ہے اور اس میں ریلیں، ڈاک اور تار، سیول طیارہ رانی، لاسلکی نشر، موسمیات، سڑک، بندرگاہ اور اندرونی جہاز رانی کے محکمے شامل ہیں۔

۳۶ - سڑکوں کے مالیے کی صورت حال

سڑکوں کی ترقی کی مد میں ابتدائی پانچ سال کے لیے جو مجموعی آمدنی وصول ہوئی اس کی مقدار ۵ کروڑ ۱۸ لاکھ روپے تھی۔ اس مد میں ۳۰ ستمبر ۱۹۳۳ء تک جو حقیقی آمدنی سال ختم ہونے سے پیشتر جمع کی گئی اس کی مقدار کم و بیش ۴ کروڑ ۶۰ لاکھ روپے تھی۔ اس میں سے سرمایۂ محفوظ کے طور پر ۱۰ فی صد منہا کرنے کے بعد جو فاضلات تقسیم کے لیے بچے ان کی مقدار ۴ کروڑ ۱۴ لاکھ روپے تھی۔ اس رقم کے منجملہ ۲ کروڑ ۴۴ لاکھ روپے دس گورنروں کے صوبوں میں تقسیم کیے گئے۔ لیکن مختلف صوبوں کو انفرادی طور پر مختلف رقمیں ملیں، مثلاً بمبئی کو ۵۷ لاکھ روپے تو مدراس اور بنگال کو ۶۰-۶۰ لاکھ روپے، اور آسام کو ۹ لاکھ روپے تو شمال مغربی صوبۂ سرحد کو ۸ لاکھ روپے۔ برما کو خارج کر کے نو صوبوں کے کل مصارف کی مقدار قریب ۱ کروڑ ۹۲ لاکھ روپے رہی۔ علاوہ ازیں اس وقت کی مالی حالت کی وجہ سے پانچ صوبوں کی حکومتوں کو اس بات کی اجازت دی گئی کہ اپنے حصے کی مد میں سے تقریباً ۵۵ لاکھ روپے بطور قرض حاصل کریں۔ جو رقم صرف نہیں ہوئی اور بچ رہی یعنی ۹۷ لاکھ روپے اس کو بطور
صـ۲۱۲ پیش آورد رکھا گیا۔ سرمایۂ محفوظ میں سے ۵ لاکھ روپے سڑکوں کے

---

[1] ملاحظہ ہو سڑکوں کی ترقی کی کمیٹی کی رپورٹ فقرہ ۸۷ تا ۹۰۔

تجربوں اور تحقیق پر صرف کرنے کے لیے الگ رکھ دیا گیا۔ سڑک فنڈ کے لیے جو رقمیں مختص کی گئیں ان کی مقدار ۱۹۳۴ء تا ۱۹۳۵ء میں ۱ کروڑ ۵۹ لاکھ روپے، ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ایک کروڑ ۲۹ لاکھ روپے، ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں بعد نظر ثانی ۱ کروڑ ۴۰ لاکھ روپے اور ۱۹۳۷ء تا ۱۹۳۸ء کے بجٹ میں ۱ کروڑ ۴۱ لاکھ روپے تھی۔

۳۷۔ سڑکوں کے بارے میں نئی تجاویز۔

(۱) سڑکوں کی آمد و خرچ کا حساب کتاب کرنے کے لیے ۵ سال کی جو آزمائشی مدت پہلی دفع منظور کی گئی تھی وہ ۱۹۳۳-۳۴ء میں ختم ہو گئی۔ صوبائی حکومتوں سے مشورہ کرنے کے بعد سڑک و ریل کانفرنس نے جو سفارش کی تھی اس کے مطابق ایک نئی تحریک سڑکوں کے حساب و کتاب کی تنظیم کے متعلق مرکزی مقننہ میں اپریل ۱۹۳۴ء میں منظور ہوئی؛ اور اس کی رو سے سڑکوں کی آمد و خرچ کا حساب کم و بیش مستقل بنیاد پر قایم ہو گیا۔ اس کی وجہ سے وہ سرمایۂ محفوظ جو حکومت ہند کی نگرانی میں رہتا تھا۔ ۱۰ فی صد سے بڑھ کر ۱۵ فی صد ہو گیا، اور حکومت اس قابل ہو گئی کہ کم ترقی یافتہ صوبوں کے ساتھ زیادہ فیاضانہ سلوک کرے۔ اس تحریک کی رو سے سڑکوں کی ترقی کے لیے اور خاص صورتوں میں سرمایۂ محفوظ سے یا قرضوں سے بنائی ہوئی سڑکوں کی نگہداشت و نگرانی کے مصارف کے لیے قرضوں کے حاصل کرنے کا مجاز کیا گیا اور ایسے قرضے فرد حساب کی ایک جائز مد بن گئے

(۲) نقل و حمل کی مشاورتی مجلس کی سفارش کی بنا پر سڑک فنڈ سے صوبوں کو رقمی منظوری دینے کے متعلق ایک جدید تحریک مرکزی مجلس قانون ساز میں فروری ۱۹۳۷ء میں منظور ہوئی۔ اس کی رو سے حسب ذیل اہم تبدیلیاں ہوئیں:-

---

[1] دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ "ہندوستان ۱۹۳۳ء تا ۱۹۳۴ء میں" صفحہ ۱۱۱

(الف) گورنروں کے صوبوں میں خرچ کرنے کے لیے جو حصے دئے گئے تھے وہ آیندہ سے گورنر جنرل بہ اجلاس کونسل کی تحویل میں دیدئے گئے تا آنکہ ان کی حقیقت میں ضرورت پیش آئے اور اس طرح صوبوں میں اس روپے کا بروقت خرچ یقینی ہوگیا جو ان کے تفویض کیاجائے۔

(ب) مرکزی حکومت کو یہ اختیار دیا گیا ہے کہ وہ اس رقم کے کل یا جزو پر جو اس کے پاس کسی صوبے میں خرچ کرنے کے لیے موجود ہو اس صورت میں دوبارہ قبضہ کرسکتی تھی جبکہ یہ صوبہ کسی معقول سبب کے بغیر سڑک فنڈ کے اپنے حصے کو سڑکوں کی ترقی کیلیے خرچ کرنے میں تساہل کرے۔

(ج) لیکن اہم ترین تبدیلی اس فقرے سے پیدا ہوتی ہے جس کی رو سے گورنر جنرل بہ اجلاس کونسل کو مجاز کیا گیا ہے کہ وہ متعلقہ صوبے کے حصے پر اس صورت میں قبضہ کرلے جبکہ یہ صوبہ ان تدابیر پر عمل پیرا ہونے سے قاصر رہے جن کی سفارش گورنر جنرل بہ اجلاس کونسل اس صوبے کے اندر موٹر گاڑیوں کی نگرانی اور تنظیم کی غرض سے کریں۔ اس آخری شرط نے شدید قیل وقال پیدا کردی، اور اس کے خلاف تمام صوبے غم وغصہ کا اظہار اس بنا پر کر رہے ہیں کہ یہ مرکزی حکومت کی طرف سے ان کی سڑکوں کی پالیسی میں ناجائز مداخلت ہے جو ریلوں کی مالی حالت کو محفوظ بنانے کے لیے کی جارہی ہے۔ سر فرانک نائس نے مرکزی حکومت کی تائید میں جواب دیتے ہوئے یہ استدلال کیا کہ سڑک فنڈ سے منظوریاں دیتے وقت شرائط عائد کرنا اور صوبوں کو من مانے طور پر رقم خرچ کرنے سے روکنا غیر منصفانہ نہ تھا۔ اس تحریک کا مقصد یہ تھا کہ رسل ورسائل کے نظام میں توازن
صـ۲۱۳ پیدا کیا جائے۔[1]

[1] جیسا کہ سر جیمس گرگ نے بتلایا، حکومت کے لیے یہ بات بالکل ناممکن تھی کہ ریلوں میں ۸۰۰ کروڑ

(د) ابتدائی تحریک کی وہ شرط جس کی رو سے سڑکوں کے واسطے حاصل کئے ہوئے قرضوں اور ان کے مصارف کو پورا کرنے کے لیے سڑک فنڈ کو استعمال کرنے کی اجازت دی گئی تھی، موجودہ پابندیوں کو کوئی نقصان پہنچائے بغیر اس امر کے مدنظر اب ترک کر دی گئی کہ صوبہ وار خود مختاری کا آغاز قریب الوقوع ہے۔

گو سڑک فنڈ کے بارے میں اس آخری شرط سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ مرکزی حکومت اور صوبوں کے درمیان تصادم کا امکان ہے، لیکن کوئی بڑا اختلاف لازمی طور پر رونما نہ ہوگا، اس لیے کہ سر آٹو نیمیر کی خوش سلیقگی سے مرتب کی ہوئی مالی تجویز کے تحت صوبوں کو اس امر سے دلچسپی ہے کہ ریلوں کی مالی حالت اچھی رہے اور وہ ایسی تدابیر اختیار کرنے کی طرف مائل ہیں کہ موٹری نقل و حمل ریلوں کی آمدنی کو شدید نقصان نہ پہنچانے پائے۔ (دیکھو باب ۱۱)۔

دریائی نقل و حمل

۳۸۔ ملک کے اندر جہاز رانی کے قابل دریا

ہندوستان کی حد تک دریائی نقل و حمل کے موضوع کی بحث کو آسانی کے ساتھ دو علیحدہ حصوں میں تقسیم کیا جا سکتا ہے:-

(۱) اندرونی دریائی راستے۔

(۲) بحری نقل و حمل۔

قدرت نے ہندوستان کو دریاؤں کے بارے میں اس درجہ

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ روپے کا سرمایہ مصروف رکھتے ہوئے حریف وسائل نقل و حمل کو غیر مشروط طور پر مالی امداد دیتی۔

سہولتیں عطا نہیں کی ہیں جیسی کہ انگلستان کو حاصل ہیں۔ انگلستان میں دریا جہاز رانی کے قدرتی راستے ہیں۔ ہم بیان کر چکے ہیں کہ شمالی ہند اور جزیرہ نمائے ہند کے دریاؤں کے درمیان اس اعتبار سے تضاد پایا جاتا ہے[1]۔ بیان کیا جاتا ہے کہ شمالی ہندوستان کے بڑے دریاؤں میں ۲۶۰۰۰ میل طویل جہاز رانی کے قابل آبی راستے ہیں۔ دریائے سندھ گنگا، برہم پتر اور راوڈی سال بھر یا سال کے بڑے حصے میں جہاز رانی کے قابل رہتے ہیں۔ چنانچہ ان دریاؤں کے دہانوں کے اوپر یا ان کے ڈلٹاؤں سے نکلی ہوئی نہروں پر ہزاروں میل تک کشتیاں اور جہاز چل سکتے ہیں۔ مثلاً دریائے سندھ ڈیرہ اسماعیل خاں تک جو شمال مغربی سرحدی صوبے میں دہانے سے ۸۰۰ میل دور واقع ہے، سال کے بارہ مہینے جہاز رانی کے قابل ہے۔ دریائے سندھ کی شاخیں، چناب اور ستلج، تمام سال چھوٹی کشتیوں کے لیے کھلی رہتی ہیں۔ قلیلی اور مشرقی نارا کی نہروں کو دریائے سندھ کی قابل جہاز رانی شاخیں خیال کیا جاسکتا ہے۔ گنگا میں اس کے دہانے سے کانپور تک جہاز چل سکتے ہیں اور اسٹیمر گھاگرا میں داخل ہو کر فیض آباد تک جاتے ہیں۔ لیکن ریلوں کی آمد ورفت کی ترقی کی وجہ سے دریائے سندھ اور گنگا کے بالائی حصے میں دخانی جہازوں کا سفر بہت کم ہو گیا ہے۔ برہم پتر میں ڈبرو گڑھ تک دخانی جہاز جاسکتے ہیں اور اس کے معاون سورما میں سلہٹ اور کچھار تک دخانی جہازوں کی آمد ورفت ہے۔ ہوگلی تمام سال ندیا تک اور اس سے اوپر کے حصے میں جولائی سے اکتوبر تک جہاز رانی کے قابل ہے۔

صفحہ ۲۱۴ لیکن جزیرہ نمائے ہند کے دریا جہاز رانی کے قابل نہیں ہیں۔ موسموں کے اعتبار سے یہ دریا یا تو تیز دھارے کے ساتھ بہتے ہیں یا

[1] ملاحظہ ہو جلد اول باب ۲ فصل ۱۰۔

پانی کم ہو جانے سے اُجاڑ ریت اور عمیق پہاڑیوں کے درمیان چھوٹے چھوٹے چشموں کی صورت اختیار کر لیتے ہیں جس کی وجہ سے کشتیوں اور جہازوں کی آمد و رفت ناقابل عمل ہو جاتی ہے۔ نربدا اور تاپتی جیسے بعض دریاؤں کی چٹانی تہ اور ان کے تیز رو سیلاب، جہاز رانی کے لیے انتہائی رکاوٹ ہیں۔ مہاندی، گوداوری اور کرشنا اپنے مخرج کے قریب بیشک قابل جہاز رانی ہیں، لیکن جہازوں کی آمد و رفت بہت زیادہ نہیں ہے۔

ملک میں دریائی آمد و رفت کی ان محدود سہولتوں کے علاوہ، اطراف میں تمام ساحل پر بیشمار چھوٹی ندیاں، درے اور رکھاٹیاں موجود ہیں جو آبی نقل وحمل کی سہولتیں مہیا کرتی ہیں۔ چنانچہ ملک کے باشندے چھوٹی کشتیوں اور ناؤ کے ذریعے سے ان سے پوری طرح فائدہ حاصل کرتے ہیں۔ ان سہولتوں سے قطع نظر اندرونی جہاز رانی صرف ان بڑے دریاؤں کی وادیوں اور ڈلٹاؤں تک محدود ہے جو ملک کی قدرتی دریائی شاہراہیں ہیں۔

قدیم زمانے میں اندرونی جہاز رانی سے بڑی حد تک کام لیا جاتا تھا۔ چنانچہ موریہ راجاؤں اور مغل شہنشاہوں کے زمانے میں دریائی آمد و رفت بہت کافی تھی۔ مثلاً گنگا تجارت کی بہت بڑی قدرتی شاہراہ تھی اور اس کے کنارے کئی شہر آباد تھے، جیسے کہ مرزا پور جو وسطی ہندوستان اور بنگال کے درمیان ایک بڑا تجارتی مرکز تھا۔ لیکن ریلوں کی آمد اندرونی جہاز رانی کے حق میں ایک رکاوٹ بن گئی جیسا کہ صنعتی کمیشن نے بتلایا ہے، "موجودہ دریائی راستوں کے کسی نمائندے کی عدم موجودگی میں جو ان کے اغراض کی رکھوالی کرتا، ریلوں کے حقوق قائمہ نے ہندوستان کے دریائی راستوں پر ویسی توجہ مبذول نہ ہونے دی جیسی کہ دوسرے ملکوں میں اطمینان بخش نتائج کے ساتھ مبذول

کی جارہی ہے[1]۔ اکورتھ کمیٹی بھی اس خیال کا اعادہ کرتی ہے کہ دریائی
راستوں کو ریلوں کی غیر منصفانہ مسابقت سے نقصان پہنچا۔ چنانچہ
کمیٹی اپنے استدلال کی تائید میں بمبئی کے دریائی بندرگاہ بریچ
اور مدراس کی نہر بکنگھم کی مثال پیش کرتی ہے۔ ایک زمانے میں
قابل جہاز رانی نہروں کی موافقت میں کافی آواز بلند کی گئی[2]۔ سر آرتھر کاٹن
نے جو "عظیم الشان کارہائے کاویری و گوداوری کے معمار" تھے،
قابل جہاز رانی نہروں کی ایک حوصلہ مندانہ تجویز تیار کی؛ اور یہ تجویز
۱۸۷۲ء میں ایک پارلیمانی کمیٹی کے سامنے پیش کی گئی۔ سر آرتھر نے یہ
دلیل پیش کی کہ ہندوستان کے لیے آبی نقل وحمل کی سہولتوں کا مہیا
کرنا ریلوں کے مقابلے میں زیادہ موزوں اور کم خرچ ہے۔ کیونکہ
اس زمانے میں ریلیں بری طرح ناکام ثابت ہوتی معلوم ہو رہی تھیں۔
سر آرتھر نے نہروں کا ایک مزید فائدہ یہ بتلایا کہ ان سے بعض اوقات
آب پاشی کا کام بھی لیا جاسکتا تھا۔ سر آرتھر نے جہاز رانی کی جن اہم لائینوں
کی سفارش کی وہ حسب ذیل تھیں:-

"(۱) کلکتہ تا کراچی گنگا کے بالائی حصے اور دریائے سندھ کے
زیریں حصے تک۔ ص ۲۱۵

(۲) کوکناڈا تا سورت گوداوری کے بالائی حصے اور تاپتی
کے زیریں حصے تک۔

(۳) ایک لائین تنگبھدرا کے بالائی حصے تک جو کروار تک
بحر عرب میں چلی جائے۔

(۴) ایک لائین پال گھاٹ اور کوئمبتور سے ہوتے ہوئے
پونانگ تک"۔ سر آرتھر نے اندازہ لگایا تھا کہ ان سب ضروری قابل

[1] ہندوستانی صنعتی کمیشن کی رپورٹ فقرہ ۲۷۹۔
[2] دیکھو دت کی کتاب محولۂ بالا ص ۳۶۰ تا ص ۳۷۷۔

جہاز رانی نہروں کی تیاری کی لاگت ۳ کروڑ پونڈ کے سرمایہ سے زائد نہ ہوگی لیکن یہ گوارا کرلیا گیا کہ یہ تجویز ختم کردی جائے، اس لیے کہ یہ بھاری خرچ عائد کرتی تھی، اور اس سے بڑھ کر اس لیے کہ انگریزوں کے لیے اس بات کا سمجھنا دشوار تھا کہ ہندوستان کے لیے نہریں کتنی اہمیت رکھتی تھیں، اور انگلستان کے تجربے کے لحاظ سے اس صورت حال کے بارے میں فیصلہ ریلوں ہی کے حق میں ہو سکتا تھا۔ ہندوستان میں ریلوں کی جانب سے جو مخالفت کی گئی وہ بھی ایک قابل لحاظ عنصر تھی۔

حقیقت یہ ہے کہ نقل وحمل اور آب پاشی کے دوہرے مقصد کو ایک ساتھ پورا کرنے یا محض نقل وحمل کی غرض سے قابل جہاز رانی نہروں کو تیار کرنا ایک زمانے میں خاص طور پر جبکہ ریلوں میں گھاٹا آرہا تھا دلکش معلوم ہوا۔ لیکن حالات کے پلٹا کھاتے ہی جبکہ موجودہ صدی کی ابتدا میں ریلوں سے منافع ملنے لگا نہروں کے حق میں یہ جوش وخروش ٹھنڈا پڑ گیا۔ آج کل جہاز رانی کے قابل نہریں صرف چند ہی ہیں، مثلاً ہردوار سے کانپور تک نہر گنگا اور مدراس میں مشرقی ساحل کے متوازی نہر بکنگھم۔ آب پاشی کی کئی نہریں جن کا ذکر کیا جا چکا ہے نقل وحمل کے لیے بڑی حد تک غیر موزوں ہیں۔ ان دونوں قسموں کی نہروں کو بخوبی یکجا نہیں کیا جا سکتا۔ عام طور پر دیکھا جائے تو جہاز رانی کو پانی کی رسد کی کمی کے زمانے میں آب پاشی کو نقصان پہنچائے بغیر برقرار نہیں رکھا جا سکتا۔ علاوہ ازیں آب پاشی کی نہریں عام طور پر کم گہری اور چکردار ہوتی ہیں اور کم آبادی کے دیہی علاقوں میں سے زراعت کی ضرورتوں کو پورا کرنے کے لیے بہتی ہیں۔ اس کے برخلاف جہاز رانی کا صنعتی و تجارتی مرکزوں میں سے گزرنا ضروری ہے تاکہ کاروبار کافی مقدار میں ان کی طرف کھینچ کر آئے۔ لیکن بنگال، اڑیسہ، سندھ اور مدراس کے ڈیلٹائی علاقوں میں حالات زیادہ موافق ہیں۔ خاص کر مشرقی بنگال میں اس بات کی خاصی بڑی گنجائش ہے کہ نہروں

کو ایک دوسرے سے ملایا جائے تاکہ اس حصۂ ملک کے عظیم الشان دریائی نظام کو جہاز رانی کی سہولتیں مہیا کرنے کے لیے اصلاح و ترقی دی جا سکے۔

ہندوستان میں اندرونی جہاز رانی کی قدرتی حد بندیوں اور رکاوٹوں کے باوجود، موجودہ دریائی راستوں میں اب بھی اصلاح و ترقی کی کچھ گنجائش معلوم ہوتی ہے۔ صنعتی کمیشن یہ سفارش کرتا ہے کہ حکومت ہند کو چاہیے کہ اس مسئلے کو اپنے ہاتھ میں لے اور اس کا انتظام کرے کہ ریلوں اور دریائی راستوں کے نظم و نسق ملک کے ان علاقوں میں ہم آہنگی کے ساتھ کام کریں جن کی یہ دونوں مل کر خدمت انجام دیتے ہیں اور یہ کہ دریائی راستوں کا محکمہ قایم کرنے کی تجویز پر احتیاط کے ساتھ توجہ دی جائے[۵۱]۔ اگر اندرونی دریائی راستوں کو مناسب ترقی دی جائے تو اس کی وجہ سے ریلوں پر یورش کم ہو جائے گی اور ملک میں چھوٹے پیمانے کی نقل وحمل کی ضرورتیں پوری ہوں گی۔ یہ بھی ممکن ہو سکتا ہے کہ آب پاشی کی کم از کم بعض نہروں کو جہاز رانی کی ضرورتوں کے مطابق بنا لیا جائے[۵۲]۔ مد ۲۱۶

۳۹۔ (۲) بحری نقل وحمل۔ خارجی آبی نقل وحمل کی حد تک گو ہندوستان کو انگلستان کی طرح آسانیاں حاصل نہیں ہیں مثلاً انگلستان کا ساحل دندانہ دار ہے اور وہاں قدرتی بندرگاہیں پھر بھی ہندوستان کو ایک بڑا بحری ساحل رکھنے کی حیثیت سے

[۵۱] صنعتی کمیشن کی رپورٹ، فقرہ ۲۷۹۔

[۵۲] مجلس قانون ساز میں مسٹر نیوگی نے جنوری سنہ ۳۰ء میں یہ تحریک پیش کی کہ اندرون ملک کے دخانی جہازوں کے قانون میں ترمیم کرنے کی غرض سے ایک مسودۂ قانون پر غور کیا جائے۔ مرمہ قانون کی رو سے جس کو مجلس قانون ساز نے منظور کیا اور حکومت نے مان لیا، یہ کوشش کی گئی کہ بیش ترین اور کم ترین شرحیں مقرر کر کے ہندوستان کے اندرونی حصے میں دریائی نقل وحمل کو ترقی دی جائے۔

بہت اہمیت حاصل ہے۔ جیسا کہ یس، ان، حاجی نے خیال ظاہر کیا ہے، جو ملک، قدیم دنیا کے وسیع براعظموں میں ایک آویزہ کی طرح لگا ہوا ہو، جس کے ساحلی خط کا طول ... ۴ میل ہو اور جو بہت ہی مفید قسم کی بیشمار اشیا پیدا کرتا ہو جیسی کہ دوسری جگہ عمدگی اور مقدار کے اعتبار سے نہیں پیدا ہوتیں، وہ قدرتی طور پر جہاز رانی کرنے والا ملک ہوگا۔ ہندوستان میں بندرگاہ بلحاظ تعداد اور وسعت کافی ہیں جن سے اس ملک کی پیداوار کی بہت سی ضرورتیں پوری ہو سکتی ہیں[۱]۔

اس عبارت میں واقعے کو غالباً حد سے زیادہ بڑھا چڑھا کر بیان کیا گیا ہے اور اس بات پر کافی زور نہیں دیا گیا ہے کہ ہندوستان میں قدرتی بندرگاہوں کی کمی ہے۔ اس کے علاوہ، جیسا کہ پہلے بتلایا جا چکا ہے، چونکہ ہندوستان کا ساحل بہت بڑا ہے اور اس ملک کا محل وقوع باقی دنیا کے مقابلے میں بہت ہی موافق ہے، اس لیے وہ دنیا کے تجارت کرنے والے بڑے ملکوں میں سے ایک بن سکتا ہے۔ انیسویں صدی کے اوائل تک ہندوستان کو بحری جہاز رانی کرنے والا ایک بڑا ملک کہا جا سکتا تھا۔ "ہندوستان میں جہاز سازی کی حالت ایسی اچھی تھی کہ جو جہاز بنائے جا سکتے اور بنائے جاتے تھے وہ برطانوی ساخت کے جہازوں اور برطانوی جنگی جہازوں کے ساتھ دریائے ٹیمز تک سفر کرتے تھے۔ ۱۸۰۰ء میں گورنر جنرل نے لیڈن ہال اسٹریٹ واقع لندن میں اپنے بالادست حکام کو لکھا تھا کہ کلکتے کی بندرگاہ میں تقریباً ۱۰ ہزار ٹن وزن کے باربردار جہاز موجود ہیں جو ہندوستان ہی میں بنائے گئے ہیں اور اپنی ساخت کے لحاظ سے اس قابل ہیں کہ تجارتی مال کی نقل وحمل انگلستان تک کر سکتے ہیں۔ بمبئی کے بنے ہوئے ساگوانی جہاز قدیم انگلستان کے شاہ بلوط کے

[۱] "جہاز کی لدائی کی معاشیات" صفحہ ۲۶۵ تا صفحہ ۲۶۶۔

جہازوں سے بدرجہا بہتر ہیں[1]۔

شہنشاہ اکبر کی وفات کے زمانے کا ذکر کرتے ہوئے، مورلینڈ نے یہ بتلایا ہے کہ بحر ہند میں تجارتی مال کی بڑی مقدار کی نقل و حمل ہندوستان میں بنے ہوئے جہاز کرتے تھے، اور یہ کہ ہندوستان کے پاس اتنے بڑے سفری جہاز موجود تھے کہ اس زمانے کا کوئی یوروپین ملک بجز پرتگال کے ان کا مقابلہ نہ کرسکتا تھا۔

لیکن آہنی ساخت کے جہازوں نے ہندوستان کو اس تفرقی سہولت سے محروم کردیا جو اس کو اعلیٰ درجے کی لکڑی کی وافر رسد کی بناء پر حاصل تھی۔ غرض بحری جہازوں کی تعمیر کی تیزی کے ساتھ اصلاح و ترقی، سمندروں میں میکانی وسائل باربرداری کا رواج، صـ۲۱۷
برطانوی جہاز رانی کے اغراض کا رشک و حسد، اور انگریزوں کے زیر تسلط ہندوستان پر برطانوی قوانین جہاز رانی کا اطلاق وغیرہ، یہی وہ بڑے اور اہم اسباب خیال کئے جاسکتے ہیں جو ہندوستانی جہاز رانی کے زوال کا باعث تھے۔

۴۔ جہاز رانی میں ہندوستانی حوصلہ مندی کی راہ میں مشکلات

اب ہم اس حیثیت کو بیان کرنے کی کوشش کریں گے۔ جو ہندوستانیوں کو ہندوستان کی ساحلی اور سمندر پار کی تجارت میں حاصل تھی۔ ہندوستان کی ساحلی تجارت کی مجموعی مالیت جو ۱۹۲۸-۲۹ء میں ۲۰۹٫۲۹ کروڑ روپے تھی، ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ۱۶۱٫۸۵ کروڑ روپے ہوگئی تھی۔ موٹا اندازہ یہ ہے کہ ہندوستان کی ساحلی تجارت میں کام کرنے والے جہاز قریب قریب ۵۰ لاکھ ٹن سالانہ وزنی مال کی ڈھلوائی کرتے ہیں۔ اگر بندرگاہوں کی اصلاح و ترقی کرکے ان میں زیادہ سہولتیں مہیا کی جائیں اور ریلوں کے تعامل و تعاون کا یقین حاصل کرلیا جائے تو

[1] ملاحظہ ہو ڈگبی کی کتاب موسوم بہ "خوش حال ہندوستان" صفحہ ۵۰ تا ۸۶۔

ممکن ہے کہ اس مقدار میں مزید اضافہ ہو جائے۔ اگر ہندوستان کے تجارتی جہازوں کے بیڑے کو ترقی دی جائے، یہ بیڑہ ہندوستانیوں کی غالب تعداد کی نگرانی میں رکھا جائے اور حکومت مثل وزاگاپٹم اور کوچین کی بندرگاہوں کی ترقی کی تجاویز کے بندرگاہوں کی سہولتوں کی توسیع کے بارے میں اپنی موجودہ پالیسی پر قایم رہے تو اس کی بدولت ساحلی تجارت کو بہت فروغ ہوگا۔

سنہ ۱۹۲۸-۲۹ء کے لیے سامان اور زر و جواہر کی حد تک ہندوستان کی بحری تجارت کی مجموعی مالیت کا اندازہ ۶۴۶٫۱۹ کروڑ روپے کیا گیا تھا۔ حالیہ سالوں میں، جیسا کہ بیان کیا جا چکا ہے، معاشی کساد بازاری کی وجہ سے اس تجارت میں بہت کمی ہوگئی ہے۔ چنانچہ سنہ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں اس کی مجموعی مالیت صرف ۳۷۵٫۹۲ کروڑ روپے تھی۔ ہندوستان کے پانچ بڑے بندرگاہوں یعنی کراچی، بمبئی، رنگون (یکم اپریل سنہ ۱۹۳۷ء میں برما کی علحدگی سے پیشتر)، مدراس اور کلکتے میں کل ہندوستان کی بحری تجارت کا ۵/۶ حصہ مرتکز ہے اور تقریباً ایک کروڑ ۲۰ لاکھ ٹن سالانہ کی نقل وحمل ہوتی ہے۔ تجارتی مال کی اتنی بڑی مقدار کی ڈھلوائی کے باوجود ہندوستان کا حصہ اس میں بہت ہی حقیر ہے۔ چنانچہ اندازہ کیا گیا ہے کہ ہندوستانیوں کا حصہ ساحلی تجارت میں ۲۵ فی صد اور سمندر کی تجارت میں صرف ۲ فی صد ہے۔ برطانوی جہاز جو غیر ملکی بحری تجارت میں مصروف تھے اور جو ہندوستانی بندرگاہوں میں داخل ہوئے ان کا تناسب جملہ جہازوں کے وزن کے مقابلے میں ۶۴٫۷ فیصد تھا۔ باقی میں برطانوی ہند کا حصہ ۰٫۸ فی صد، غیر ممالک کا حصہ ۳۳٫۹ فی صد اور دیسی ریاستوں کا حصہ ۰٫۶ فی صد تھا۔ برطانوی ہند کے بندرگاہوں سے جو جہاز باہر گئے ان میں مذکورۂ بالا جہازوں کا تناسب علی الترتیب ۶۴٫۸ فی صد، ۱٫۱ فی صد، ۳۳٫۵ فی صد اور ۰٫۶ فی صد تھا۔

جیسا کہ مذکورۂ بالا اعداد سے ثابت ہوتا ہے، تجارت نقل وحمل میں ہندوستانیوں کا جو حقیر حصہ یعنی ۲ فی صد ہے اس میں سے بھی قریب قریب ایک تہائی چھوٹی دیسی کشتیوں پر مشتمل ہے۔ علاوہ ازیں اس کا بھی کوئی ثبوت نہیں ملتا کہ سال بہ سال ترقی ہو رہی ہے۔ اس کے معنی یہ ہیں کہ ملک کاروبار کے ایک انتہائی نفع بخش شعبے سے محروم ہے۔ جہاز رانی کی مجموعی آمدنی کا اندازہ ۵۷ کروڑ روپے کیا گیا ہے۔ اس کے منجملہ ۵۰ کروڑ روپے غیر ملکی دخانی جہاز رانی کی کمپنیوں کی جیب میں چلا جاتا ہے۔ اس ۵۰ کروڑ روپے میں سے ۶ کروڑ روپے ساحلی جہاز رانی سے، ۳۸ کروڑ روپے سمندر پار کی جہاز رانی سے اور ۳ کروڑ روپے مسافروں سے وصول ہوتے ہیں[1]۔ صـ۱۲۱

ساحلی تجارت کا جزوی اجارہ چند بڑی برطانوی جہاز راں کمپنیوں کے موتمر کے زیر نگرانی ہے اور اس اجارے نے ہندوستانی جہازوں کے ذریعے مال بھیجنے والوں اور ہندوستانی جہازوں کے مالکوں کیلئے بہت ہی ناموافق صورت حال پیدا کر دی ہے سنہ ۱۹۱۰ء اور سنہ ۱۹۲۵ء کے درمیان ان کمپنیوں کو ادا شدہ اصل پر ۲۰ فی صد سے زائد منافعہ کی وصول یابی سے ثابت ہوتا ہے، کہ جہاز کے ذریعے مال بھیجنے والوں سے کرایۂ بار برداری اعلیٰ شرح سے وصول کیا جا رہا ہے اور اس کا بار آخر میں چل کر ہندوستانی صارفوں پر پڑتا ہے۔ علاوہ ازیں جیسا کہ مالی کمیشن نے بتلایا ہے، ایک ہندوستانی بندرگاہ سے دوسری ہندوستانی بندرگاہ تک مال کو بذریعۂ جہاز لے جانے کے کرایے کی شرح میں اور ہندوستانی اور غیر ممالک کے درمیان مال کی بذریعۂ جہاز ڈھلوائی کے کرایے کی شرح میں بہت بڑا فرق وعدم مساوات ہے جس کی وجہ سے اس مال کے مقابلے میں جو غیر ممالک سے ہندوستان

[1] دیکھو حاجی کی کتاب موسوم بہ ''معاشیات جہازی بار برداری'' صـ۲۱۷ تا صـ۲۳۲ وصفحہ ۲۷۵۔

اور ہندوستان سے غیر ممالک کو آتا جاتا ہے، ہندوستان کے ساحلی مقامات کو ادھر سے ادھر بھیجے جانے والے مال کی ترسیل میں بہت دقت اور رکاوٹ پیدا ہوتی ہے، اور اس قدرتی تامین کا اثر زائل ہوجاتا ہے جس کے اپنے ملک میں پانے کی توقع کوئی صنعت محض اس بنا پر کرسکتی ہے کہ غیر ملکی مصنوعات تیار کرنے والے مرکز سے دور واقع ہیں[1]۔ لیکن ہندوستان کی ساحلی تجارت پر اس غیر ملکی تصرف کی وجہ سے اس سے بھی زیادہ شدید خرابیاں رونما ہوتی ہیں اور وہ اس طرح کہ موتمر منظم اور کامیاب کوششیں کرتی ہے کہ ملکی جہاز رانی کے کاروبار کو اس کے آغاز ہی میں ایسے طریقوں سے کچل دیا جائے جن کے متعلق کہا جاسکتا ہے کہ وہ غیر منصفانہ اور گلو تراش مسابقت کی صورت پیدا کرتے ہیں۔ ہندوستانی جہازوں کے مالکوں کو دو اہم ترین شکایتیں ہیں:۔

(۱) کرایے کی رعایت کو ملتوی رکھنے کا طریقہ[2]؛

(۲) شرح کی جنگ۔

۱۴۔ کرایے کی رعایت کو ملتوی رکھنا؛ شرحوں کی جنگ۔

کرایے کی رعایت کو ملتوی رکھنے کے طریق کی تعریف حسب ذیل الفاظ میں کی گئی ہے:۔

"جہازی بار برداری کرنے والی کمپنیاں مال بھیجنے والوں کے نام ایک اعلان یا گشتی جاری کرتی اور ان کو یہ اطلاع دیتی ہیں کہ اگر کسی مقررہ مدت کے ختم پر (جو عام طور پر ۴ یا ۶ مہینے ہوتی ہے) انھوں نے موتمر کے ارکان کے جہازوں کے سوا کسی دوسرے جہاز سے مال

---

[1] دیکھو مالی کمیشن کی رپورٹ فقرہ ۳۱۔

[2] اس طریق کے زیادہ مفصل بیان نیز بذریعہ جہاز بار برداری کرنے والے جتھوں کے بارے میں ملاحظہ ہو حاجی کی کتاب محولۂ بالا باب ۵۔

روانہ نہ کیا ہو تو، ان کے نام ایک ایسی رقم جمع کردی جائیگی جو اس مدت میں ان کے مرسلہ مال کی ڈھلوائی کے کرایوں کی مجموعی مقدار کے کچھ جزو کے مساوی ہوگی (اور یہ رقم عام طور پر ۱۰ فی صد ہوتی ہے)؛ اور یہ کہ یہ رقم انھیں اس وقت ادا کردی جائیگی جبکہ وہ مزید کچھ مدت تک (جو عام طور پر ۴ یا ۶ ماہ ہوتی ہے) موتمر کے ارکان کے جہازوں کے ذریعے سے مال بھجوانے کو جاری رکھیں۔ اس طرح جو رقم ادا کی جاتی ہے اس کو رعایتی کرایے کا التوا کہا جاتا ہے[۵]، یہ طریقہ محض اس غرض سے نکالا گیا کہ جہاز سے مال بھیجنے والے ایک عرصے کے لیے موتمر کے ساتھ بلا شرکت غیرے وابستہ ہوجائیں اور اس طرح مال بھیجنے کے بارے میں ان کی آزادی سلب کرلی جاتی ہے۔ یہ طریقہ، جہازی ملکی کمپنیوں کے کاروبار کا گلا گھونٹنے کے لیے موتمر کے ہاتھ میں ایک طاقتور ہتھیار بھی بن جاتا ہے۔ مالی کمیشن اس امر کی پرزور سفارش کرتا ہے کہ اس اصول کے خلاف دوسرے ملکوں میں جن اصول پر آئینی کارروائی کی گئی ہے ان ہی اصول پر یہاں بھی کرنی چاہئے۔ صد۲۱۹

یہ بتلانا اس طریق کے خلاف کوئی اعتراض نہیں ہے کہ کرایے کی رعایتی کمی کے التوا کا طریق صرف ہندوستان کے خلاف ہی نہیں بلکہ ہر ملک کے نئے حریفوں کے خلاف مساوی طاقت کے ساتھ عمل کرتا ہے۔ زیر بحث موضوع یہ ہے کہ یہ طریق ہندوستانی جہازرانی کو سخت نقصان پہنچاتا ہے۔ علاوہ ازیں ہندوستانیوں کے سوا کسی دوسری قوم کے حریف اپنی حکومتوں کے سہارے پر بھروسہ کرسکتے ہیں جو انھیں مالی امداد اور جہازسازی کے لیے براہ راست رقمی امداد دیتی ہیں۔ نیز ان کی ساحلی تجارت بھی عام طور پر انہی کے لیے

[۵] حاجی کی کتاب محولۂ بالا صد۱۲۶ ۔

محفوظ رکھی جاتی ہے۔

جہازی نقل و حمل کی برطانوی کمپنیوں کو کامل اجارہ وارانہ تسلط حاصل ہے اور ان میں سے بعض کو ہندوستان میں حکومت کی سرپرستی بھی حاصل ہے۔ چنانچہ وہ ڈاک اور سرکاری سامان لے جانے کے عوض میں مالی امداد پاتی ہیں۔ اس قسم کی کوئی امداد دیسی جہازی کمپنیوں کو نہیں دی گئی۔ غیر ملکی جہازی کمپنیوں کے چھپے کرایے کی رعایتی کمی کے التوا کے طریق کے علاوہ ایک اور ہتھیار بھی استعمال کرتے ہیں، یعنی اپنے ہندوستانی حریفوں کے مقابلے میں اس خیال سے کم کرایہ وصول کرتے ہیں کہ حریفوں کو میدان سے نکال باہر کرنے کے بعد شرحوں کو پہلے سے بھی زیادہ بڑھا دیں۔ پس یہ کوئی حیرت کی بات نہیں کہ گزشتہ کم و بیش ۳۵ سال میں ہندوستانی کاروبار کرنے والوں نے جہازی باربرداری و جہاز رانی کے امید افزا میدان میں داخل ہونے کی جو کوششیں کیں ان کا انجام عام حیثیت سے ناقابل تلافی ناکامی رہا، اور جو کمپنیاں اس غرض سے قایم ہوئیں ان میں سے اکثر بند ہونے پر مجبور ہو گئیں۔ ایک اور مشکل جو ہندوستانی جہاز رانی کے کاروبار کی راہ میں حائل ہے یہ بتائی جاتی ہے کہ یوروپین بیمے کی کمپنیاں ہندوستانی جہازی کمپنیوں کے ساتھ بیجا اور ناروا سلوک کرتی ہیں، چنانچہ وہ ایسے ہندوستانی جہازوں کو بھی دوسرے درجے میں شمار کرتی ہیں جن کو جوکھم کے لحاظ سے لندن کے ماہر درجۂ اول کا خیال کرتے ہیں، اور یہ سلوک محض اس بنا پر کیا جاتا ہے کہ کمپنیوں کے مالک ہندوستانی ہیں۔

جہاز رانی کے غیر ملکی اجارے کی دوسری خرابیوں کو مختصر طور پر بیان کر دینا مناسب ہوگا۔ غیر ملکی جہازی کمپنیاں عام طور پر ساحلی جہازوں میں عرشے کے مسافروں کے آرام کا کوئی خیال نہیں رکھتیں۔ چنانچہ ان کی شکایتیں کئی کمپنیوں کی تحقیقات کا موضوع رہی ہیں۔ علاوہ ازیں باوجود اس کے کہ ساحلی اور بحری اسٹیمروں کے ملاحوں کا عملہ زیادہ تر ہندوستانی

ہوتا ہے، اعلیٰ عہدوں پر ہندوستانیوں کو بہت ہی کم تعداد میں مقرر کیا جاتا ہے اور بہت ہی کم غیر ملکی جہازی کمپنیوں نے اب تک اس امر کے متعلق مستعدی کا اظہار کیا ہے کہ ہندوستانی کارآموزوں کی تربیت کا انتظام اپنے یہاں کریں اور ان کو سہولتیں بہم پہنچائیں کہ وہ جہازوں پر انتظامی افسروں اور انجینیروں کی حیثیت سے کام کرنے کی قابلیت و مہارت حاصل کریں۔

ہندوستانی جہازسازی کی صنعت کی صورت حال

۲۴۔ ہندوستانی جہاز سازی کی صنعت کی حالت ہندوستانی جہاز رانی کی حالت سے کچھ زیادہ بہتر نہیں ہے۔ کہا جاتا ہے کہ دنیا میں گزشتہ جنگ عظیم سے دس سال پیشتر ۱۰۰ ٹن یا اس سے زائد وزن کے جو جہاز بنائے گئے ان کی تعداد ۱۷ ہزار تھی اور ان کا مجموعی وزن ۲ کروڑ ۸۰ لاکھ ٹن سے بھی زائد تھا۔ حال کے زمانے تک اسی قسم کے جو جہاز بنائے گئے ہیں ان کے مجموعی وزن کو معلوم کرنے کے لیے ان اعداد میں خاصا اضافہ کرنا پڑے گا۔ لیکن ہندوستان کے بنائے ہوئے جہازوں کی کل تعداد گزشتہ جنگ عظیم سے پیشتر اور بعد صرف ۲۲ ہے[1]۔ موجودہ زمانے میں صرف چھوٹے جہازوں کی حد تک غیر ہندوستانی جہاز سازوں سے مسابقت ممکن ہے، اس لیے کہ ان جہازوں کو ہندوستان تک لانے میں ان کی لاگت کو دیکھتے ہوئے زیادہ مصارف ہوتے ہیں۔ دوسرے ملکوں میں جہاز سازی کی بہت عمدہ گودیاں ہیں۔ ہندوستان میں بڑے جہاز بنانے کے لیے جہاز سازی کی موزوں گودیاں نہیں ہیں اور جو چند مرمت کے کارخانے

[1] ان ملکوں اور دوسرے ملکوں میں ملکی جہاز سازی و جہاز رانی کو جو مالی امداد دی جاتی ہے ان کی مختلف شکلوں کا حال معلوم کرنے کے لیے دیکھو حاجی کا مصنفہ رسالہ موسوم بہ "قومی جہاز رانی کے لیے سرکاری امداد"۔

موجود ہیں وہ بھی غیر ہندوستانیوں کی نگرانی میں ہیں۔

۴۳۔ ہندوستان کے لیے تجارتی جہازی بیڑے کی ضرورت۔ ان صنعتوں کو خصوصی تامین دینے کے حق میں جو دلائل پیش کئے گئے ہیں ان کا مقصد یہ ثابت کرنا ہے کہ یہ صنعتیں ان شرائط کو پورا کرتی ہیں جو امتیازی تامین کی پالیسی کے تحت مقرر کی گئی تھیں۔ چنانچہ یہ استدلال کیا جاتا ہے کہ ہندوستان کو جہاز رانی اور جہاز سازی کی سہولتیں یقینی طور پر حاصل ہیں" نیز یہ کہ دوسرے ملکوں مثلاً جاپان ریاستہائے متحدہ امریکا اور جرمنی میں سرکاری مداخلت بہت ہی اہم عنصر رہی ہے اور یہی عنصر ان ملکوں کو طاقتور تجارتی بیڑے حیرت انگیز طور پر چھوٹی مدت میں مہیا کرنے کا ذمہ دار ہے۔ انگلستان کی بحری عظمت کو بھی عام طور پر ایک حد تک اسی تامین سے منسوب کیا جاتا ہے جو قوانین جہاز رانی کی رو سے دی گئی۔ چنانچہ یہ قوانین کم و بیش ۲ صدیوں تک نافذ اور جاری رہنے کے بعد گزشتہ صدی کے وسط میں منسوخ کئے گیے۔ آخر میں یہ کہ ہندوستانی جہاز رانی کے کاروبار نے اپنے علاقے کے سمندر میں غیر ملکی اجارے سے مقابلہ کرنے کی جو کوششیں کیں ان میں سے اکثر وں کو ناکامی کا منہ دیکھنا پڑا۔ لہٰذا اس کو قدرتی طور پر اس بات کی معقول دلیل کے طور پر پیش کیا جاتا ہے کہ حکومت کو مستقل عزم کے ساتھ مداخلت کرنی چاہیئے۔

ہندوستان کو بحری تجارتی بیڑے کی جو شدید ضرورت ہے اس کو آسانی کے ساتھ ثابت کیا جاسکتا ہے۔ ان دقتوں کو دور کرنے کے علاوہ جن کو پہلے بیان کیا جاچکا ہے اور جن میں ہندوستانی مالکان جہاز، جہاز سے مال بھیجنے والے اور مسافر موجودہ زمانے میں مبتلا ہیں، دوسرے اور بھی قطعی فوائد اور سہولتوں کا لحاظ ضروری ہے۔ چنانچہ جنگی بحری بیڑے کے معاون اور مدافعت کے دوسرے مورچے کی

حیثیت سے تجارتی جہازی بیڑے کو جو اہمیت حاصل ہے وہ عام طور پر تسلیم کی جاتی ہے، اور جبکہ ہندوستان میں بھی ایک شاہی ہندوستانی بحریہ کی بنیاد ڈال دی گئی ہے، ہندوستان مسئلے کے اس پہلو کو کس طرح نظر انداز کر سکتا ہے۔ دوسرے یہ کہ ہندوستان کی ساحلی اور سمندری تجارت مقدار میں اس قدر بڑھ گئی ہے کہ اس کے لیے ایک ہندوستانی تجارتی جہازی بیڑے کا رکھنا ضروری ہو گیا ہے۔ ہندوستان کا جو انحصار غیر ملکی جہازی کمپنیوں پر ہے وہ اس کی راہ میں بہت بڑی مشکل ہے۔ چنانچہ گزشتہ جنگ عظیم میں جہازوں کی کمی کو جو خود اس کی اور سلطنت برطانیہ کی معاشی حیثیت و حالت کو بہت کمزور بنانے والا عنصر ہے، بہت شدت سے محسوس کیا گیا۔ علاوہ ازیں اگر تجارتی جہازی بیڑے کو مناسب ترقی دی جائے تو اس کی بدولت ہندوستانیوں کو کام سے لگانے کی نئی راہیں
صہ ۲۲۱ کھل جائیں گی۔ بحری جہاز رانی، بحری انجینیری اور بحری بیمہ، یہ سب کاروبار کے بہت ہی نفع بخش شعبے ہیں لیکن ہندوستانیوں کے لیے ان کے دروازے بالکل بند ہیں۔ یہ دلیل کہ ہندوستانیوں میں اس امر کا میلان یا خواہش نہیں پائی جاتی کہ ملاحی کا پیشہ اختیار کریں قائل کرنے والی یا یقین پیدا کرنے والی بات نہیں ہے، اور خود ہندوستان کا پچھلا کارنامہ اس دلیل کو غلط ثابت کر دیتا ہے۔ اس بات پر بہت زور دینا اس لیے بیجا ہے کہ ہندوستانیوں کو اپنی موزونیت اور صلاحیت ثابت کر دکھانے کا موقع اب تک بہت کم دیا گیا۔ یہ ذہن نشین رکھنا بھی مفید ہو گا کہ کچھ عرصہ قبل ایسی قسم کا الزام جرمنوں پر بھی لگایا جاتا تھا، حالانکہ جیسا کہ آجکل ہر شخص تسلیم کریگا ملاح گری اور جہاز رانی کے لیے جن اوصاف اور قابلیتوں کی ضرورت ہے ان کی حد تک جرمن باشندے کسی دوسری قوم سے کسی طرح کم نہیں ہیں۔ یہ بات بہت پر معنی ہے کہ تجارتی

جہازی بیڑے کی کمیٹی اس بارے میں کوئی پیش اندازہ نہیں کرتی کہ اگر اچھے کردار کے تعلیم یافتہ اشخاص کو آخر میں چل کر تجارتی بیڑے میں افسروں کے عہدے تک ترقی دینے کی توقع دلائی جائے تو ایسے اشخاص کے حاصل کرنے میں کوئی دقت ہوگی۔

۴۴۔ تجارتی جہازی بیڑے کی کمیٹی (۱۹۲۳ء) جب ایک ہندوستانی تجارتی جہازی بیڑہ قایم کرنے کے حق میں جم کر شورش مچائی گئی تو اس کے جواب میں حکومت نے آخر کار حرکت کی اور فروری ۱۹۲۳ء میں ہندوستانی تجارتی جہازی بیڑے کی کمیٹی کا تقرر کیا تاکہ یہ کمیٹی اس بارے میں غور کرے کہ ہندوستانی جہاز رانی اور جہاز سازی کی صنعتوں کی ترقی کے لیے کون سی تدابیر ضروری تھیں اور ان کے متعلق رپورٹ پیش کرے۔ چنانچہ اس کمیٹی کی سفارشوں کو مختصر طور پر ذیل میں بیان کر دینا مناسب ہوگا:-

(۱) ہندوستانی تجارتی جہازی بیڑے کے قایم کرنے کے لیے جو افسر ناگزیر تھے ان کو تربیت دینے اور آیندہ خدمت پر مامور کرنے کا انتظام کرنے کی غرض سے ایک ٹریننگ جہاز اور سرکاری کشتی حکومت کی طرف سے بمبئی میں رکھی جائے۔ حکومت نے اس سفارش کو منظور کر لیا اور شاہی ہندوستانی بحری جہاز "ڈفرن" میں اس غرض سے ترمیم کی گئی کہ اس میں کیڈٹوں کی تعلیم ہو سکے، اور اب اس سے تجارتی جہازی بیڑے کے افسروں اور انجینیروں کے لیے ٹریننگ جہاز کا کام لیا جا رہا ہے۔

(۲) انجینیری کالجوں میں بحری انجینیروں کی تعلیم کا انتظام کیا جائے اور سمندر میں مزید تجربہ حاصل کرنے کے لیے سہولتیں بہم پہنچائی جائیں۔

(۳) ساحلی تجارت کو ان جہازوں کے لیے محفوظ رکھا جائے

جو ملکیت و انتظام کو آخر میں چل کر ہندوستانی ہاتھوں میں دینے کے لیے تیار ہوں۔ اس تجویز کو روبہ عمل لانے کی صورت یہ ہے کہ اجازت ناموں یا پروانوں کا طریق رائج کیا جائے، جیسا کہ آسٹریلیا میں ہو رہا ہے۔ بار برداری کی کسی جہازی کمپنی پر اجازت نامہ حاصل کرنے کے لیے حسب ذیل شرائط کی پابندی لازمی قرار دی جائے:۔

(ا) کمپنی کی رجسٹری ہندوستان میں ہو؛

(ب) اس کی ملکیت و انتظام کسی ہندوستانی شخص یا کسی ایسی ہندوستانی انجمن سرمایہ مشترک (خانگی یا سرکاری) کے ہاتھ میں ہو جس کی رجسٹری ہندوستان میں کی جائے؛ اس کا سرمایہ روپے کی شکل میں ہو، اس کی مجلس نظما میں ہندوستانیوں کی اکثریت ہو اور اس کے حصے زیادہ تر ہندوستانیوں کی ملک ہوں؛ اور

(ج) ایسی کمپنیوں کی نگرانی زیادہ تر ہندوستانیوں کے ہاتھ میں ہو۔

(۴) رفتار زمانہ کے ساتھ دوسری شرائط بھی مقرر کرنی چاہئیں، مثلاً افسر اور ملاح سب کے سب ہندوستانی ہوں، اور اجازت ناموں کی درخواست دینے والے جہاز ہندوستان ہی میں بنائے جائیں۔ علاوہ ازیں ایک خاص مدت کے بعد جس کا تعین حکومت کرے تمام جہازوں پر یہ لازم گردانا جائے کہ وہ ہندوستانی کار آموزوں کو خدمت دینے اور اپنے افسروں اور انجینیروں کے عہدوں کو ہندیانے کی ذمہ داری قبول کریں۔ اجازت نامہ جاری کرنے والے عہدہ دار کو یہ اختیار بھی دیا جا سکتا ہے کہ وہ حکومت ہند کی منظوری سے کرایے کی رعایت کا التوا، شرحوں کی جنگ یا بعض ایسی شرائط کے بارے میں جو تجارت پر بے جا بندشیں عائد کرتی ہیں مناسب کارروائی کرے۔ ص ۲۲۲

(۵) حکومت ہند کی طرف سے یہ انتظام ہونا چاہئے کہ

ساحل کے موجودہ برطانوی لائینوں میں سے ایک کو جس کا کاروبار اچھی طرح چل رہا ہو خرید لے اور اس کی نگرانی کے لیے نظما کا تقرر کرے جن میں ہندوستانیوں کی اکثریت ہو۔ آخر میں اس لائن کے جہازوں کی ملکیت منظورہ ہندوستانی مالکوں کو منتقل کر دینی چاہیئے تاکہ انجام کار کاروبار ہندوستانی کمپنیوں کے ہاتھ میں چلا جائے۔

(۶) جوں ہی تربیت یافتہ ہندوستانی افسروں کی کافی تعداد مہیا ہو جائے اور ہندوستانی مالکان جہاز یہ ثابت کر دیں کہ وہ ساحلی اسٹیمروں کو چلانے اور ان کا انتظام کرنے کے قابل ہو گئے ہیں، بحری تجارت کی حد تک خالص ہندوستانی کمپنیوں کو جہاز رانی کے لیے مالی امداد دینے کے مسئلے پر فوراً مناسب لحاظ کیا جائے۔

(۷) ایسی صورت میں جبکہ اجازت نامہ کا طریق جس کی کمیٹی نے سفارش کی ہے، برطانوی قانون جہاز رانی بابتہ ۱۸۹۴ء کے منافی پایا جائے، ہندوستانی ملکیت اور انتظام کے تحت چلنے والے جہازوں کے لیے مالی امداد کا طریق اختیار کرنا چاہیئے۔ ان کو ڈاک لے جانے کے ٹھیکے دینے چاہئیں اور ان ہی کو سرکاری سامان کی ڈھلوائی کے لیے ترجیح دینی چاہیئے۔

(۸) کلکتے کو کلوں سے چلنے والے جہاز بنانے والے مرکز کی حیثیت سے ترقی دینی چاہیئے، اس لیے کہ کوئلہ اور فولاد پیدا کرنے والے علاقوں کی قربت کی وجہ سے اس کا محل وقوع بہترین ہے اور دوسرے مرکزوں کے مقابلے میں اس کو زیادہ تجربہ ہے۔ کمیٹی یہ سفارش کرتی ہے کہ جہاز سازی کی صنعت کو مالی امداد کی شکل میں تامین دی جائے، تاکہ ہندوستان اور غیر ملکوں میں جہاز کی تیاری کی اقل لاگت میں جو فرق ہو وہ دور ہو جائے۔ مگر مالی امداد غیر ملکوں کی لاگت کا زیادہ سے زیادہ پچیس فیصد ہو۔

(۹) حکومت کسی ہندوستانی کمپنی کو جہاز سازی کا کارخانہ کھولنے میں حسب ذیل طریقوں سے مدد دے سکتی ہے :-

(ا) کارخانہ قایم کرنے کی مناسب جگہ حاصل کرنے کے لیے ارزاں نرخ پر قرضہ مہیا کیا جائے اور مالی امداد دی جائے۔

(ب) مصارف کے بارے میں بعض شرائط کے تحت حکومت اور محکمۂ بندرگاہ کی سرپرستی کو توسیع دی جائے؛ اور

(ج) جہاز سازی کا ایسا موزوں کارخانہ قائم اور مکمل ہوجانے کے بعد ساحلی تجارت کا اجازت نامہ حاصل کرنے والے تمام جہازوں کے لیے یہ شرط قانون کے ذریعے سے لازم گردانی چاہئے کہ وہ ہندوستان ہی کے بنے ہوئے ہوں۔

(۱۰) جہاز سازی کے لیے ابتداءً غیر ملکی خصوصی ماہروں سے مدد لینی چاہئے۔ لیکن حکومت کو چاہئے کہ جہاز سازی کی تعلیم کے لیے انگلستان کی طرح ہندوستان ہی میں مدرسے اور کالج کھولے۔ اس معاملے میں حکومت کو جاپان اور ریاستہائے متحدۂ امریکا کی تقلید ۲۲۳
کرنی چاہئے، اور ہندوستانیوں کو برطانیہ بھیجنا چاہئے تاکہ وہ وہاں کے مدرسوں اور جہاز سازی کی گودیوں میں تعلیم حاصل کریں اور لوٹنے پر یہاں معلم اور صنعت کے رہنما بننے کے قابل ہوں۔ اس اثنا میں انجینیری کالجوں کو ترقی دینی چاہئے اور وہاں ڈگری کے علاوہ جہاز سازی کے زائد نصاب کا انتظام کرنا چاہئے۔

۵۴ ہندوستانی جہازوں کے لئے ساحلی جہاز رانی کو محفوظ کرنے کے بارے میں مسودۂ قانون

بجز اس کے کہ ایک ٹریننگ جہاز "ڈفرن" کا انتظام کیا گیا، حکومت نے تجارتی جہازی بیڑے کی کمیٹی کی دوسری اہم سفارشوں میں سے کسی کو بھی عملی جامہ نہیں پہنایا۔ اس لیے مسٹر حاجی نے مجلس قانون ساز کے ستمبر ۱۹۲۸ء کے اجلاس میں ایک مسودۂ قانون پیش کیا جو ساحلی تجارت کو محفوظ کرنے کے بارے میں

تھا۔ اس میں یہ تحریک کی گئی تھی کہ سرمایہ کا ۷۵ فی صد حصہ برطانوی ہند کے باشندوں کے لیے محفوظ رکھا جائے۔ انجمن سرمایہ مشترک کی حد تک یہ ضروری قرار دیا گیا کہ مجلس نظما کا صدر نشین اور انتظامی فرم کے ارکان اور نظما میں سے کم از کم ۷۵ فی صد تعداد برطانوی ہند کے باشندوں پر مشتمل ہو۔ مسودۂ قانون میں اس کو بھی لازمی قرار دیا گیا تھا کہ برطانوی ہند کے ان باشندوں میں سے ۷۵ فیصد کو جو رکن یا ناظم ہوں حق رائے دہندگی دی جائے، اور گورنر جنرل بہ اجلاس کونسل کو مجاز گردانا جائے کہ وہ ہندوستانی ساحلی تجارت میں حصے لینے والوں کو اجازت نامہ جاری کریں۔ مسودۂ قانون میں اس کا بھی انتظام کیا گیا کہ ساحلی تجارت کو مذکورۂ بالا طریق پر تدریجی طور سے محفوظ کرنے کے لیے ایک پانچ سالہ دور مقرر کیا جائے اور مسودۂ قانون کی شرایط کی خلاف ورزی کرنے والوں کو سزائیں دی جائیں۔

ساحلی تجارت کو محفوظ کرنے کا اصول جو مذکورۂ بالا مسودۂ قانون میں موجود ہے اس کو تقریباً سب ملکوں نے جو اپنے تجارتی جہازی بیڑے کو ترقی دینے کے آرزومند ہیں اختیار کر لیا ہے، اور ہندوستان کی یہ فطری خواہش ہے کہ اس معاملے میں ان ہی سے سبق سیکھے۔ اس دلیل پر بہت زیادہ زور نہ دینا چاہئے کہ اس مسودۂ قانون میں نسلی امتیاز قایم کیا گیا ہے، اس لیے کہ اس قسم کے امتیاز کے متعلق یہ خیال قائم کیا جانے لگا ہے کہ وہ ان جائز اعمال کے حدود کے اندر آتا ہے جس کو اختیار کرنے کا کسی قوم کو اخلاقی حق حاصل ہے، گو یہ ممکن ہے کہ اس کی وجہ سے دوسرے ملکوں کو دقتیں اٹھانی پڑیں۔ ہندوستان کی اس جائز آرزو کو پورا کرنے کی غرض سے کہ وہ ایک تجارتی جہازی بیڑہ رکھے امتیاز کرنا ضروری ہے اور اس لحاظ سے اس کو ایک ناخوش گوار ضرورت کی حیثیت سے قبول کر لینا چاہئے۔ گو دوسری تمام تامینی تدبیروں کے مثل، ہندوستانی جہازوں کے لیے ساحلی تجارت کے محفوظ کرنے میں

بھی ملک کو ایک مدت تک لازمی طور پر بھاری مصارف برداشت کرنے پڑیں گے، لیکن اس کو بالعموم اس توقع کی بنا پر حق بجانب قرار دیا جاتا ہے کہ کچھ ہی مدت کے بعد تامین کی ضرورت باقی نہیں رہیگی۔ کیونکہ تامین کے تحت ہندوستانی کاروبار بہت جلد اس قابل ہو جائے گا کہ ملک کی ضرورتوں کو اس سے زیادہ کارگر طریق پر پورا کرے جتنا کہ وہ آج کل کر رہا ہے۔

رہا موجودہ حقوق قایمہ کے ساتھ سلوک کا مسئلہ تو بیدخلی کی انتہائی اور شدید کاروائی سے قطع نظر کرتے ہوئے دو طریقوں میں سے ایک کو اختیار کیا جاسکتا ہے۔ یعنی یا تو موجودہ لائینوں کو حکومت اس خیال صہ۲۲ سے خرید سکتی ہے کہ آخر میں چل کر انھیں ہندوستانی کمپنیوں کے حوالے کر دیے یا ان لائینوں کو یہ اختیار دیا جاسکتا ہے کہ پانچ سال یا کسی اور معینہ مدت کے اندر اپنے سب عہدوں پر ہندوستانیوں کو مقرر کریں، تاکہ ساحل پر جہاز رانی کی مجاز ہوسکیں۔ مسودۂ قانون میں پانچ سال کی مدت تجویز کی گئی تھی۔ اس شرط پر یہ اعتراض کیا گیا کہ اس سے بیدخلی کی نوبت آئیگی[1]۔ لیکن بے دخلی یا ضبطی کے معنی تو یہ ہیں کہ کافی معاوضہ دیے بغیر ملکیت سے محروم کر دیا جائے۔ یہاں یہ سوال پیدا ہوتا ہے کہ کیا ایک غیر ملکی باربردار کمپنی سے ان تجارتی سہولتوں کے ہٹا لینے کے لیے اس لفظ کا استعمال بہت زیادہ سخت نہیں ہے۔ سہولتوں سے فائدہ اٹھانے کا اس کو بطور نوازش موقع دیا گیا تھا اور ان کا مطالبہ اب وہ حق کے طور پر نہیں کرسکتی۔ ممکن ہے کہ حقوق قایمہ کا پاس و لحاظ اس بات کو ضروری بنادے کہ پانچ سال کی مجوزہ مدت میں کچھ توسیع کی جائے۔ لیکن اس کے یہ معنی نہیں کہ ہندوستانیوں کے زیر نگرانی چلنے والے

[1] ملاحظہ ہو سر جارج رینی کی اختلافی یادداشت منتخب کیٹی کی رپورٹ میں۔

جہازوں کے لیے ساحلی تجارت کو کامل طور پر محفوظ کرنے میں کوئی مزاحمت ہو۔ بہرحال یہ ذہن نشین رکھنا چاہیئے کہ بین قومی قانون کے تحت ساحلی تجارت متعلقہ ملک کے باشندوں کے لیے مخصوص ہوا کرتی ہے اور اس معاملے میں ہندوستانی اغراض کا لحاظ سب سے مقدم ہونا چاہیئے۔

مسودۂ قانون تحفظ تجارت ساحلی منتخب کمیٹی کی منزل سے اپریل ۱۹۲۹ء میں بعض تبدیلیوں کے ساتھ نکلا۔ ہندوستانی جہاز رانی کی کانفرنس ۳ و ۴ جنوری ۱۹۳۰ء کو بمقام دہلی وائیسرائے کی صدارت میں منعقد ہوئی اور اس میں ان برطانوی اور ہندوستانی کمپنیوں کے نمایندے شریک ہوئے جو ہندوستان کی ساحلی تجارت میں حصہ لے رہے تھے۔ لیکن برطانوی اور ہندوستانی اغراض کے نمایندوں کے درمیان اساسی اختلافات کے باعث یہ کانفرنس کسی سمجھوتے پر نہ پہنچ سکی۔ حکومت ہند نے آیندہ طریق کا تعین کرنے کی ذمہ داری اپنے سر لی۔ حکومت نے آگے چلکر یہ اعلان کیا کہ وہ اس معاملے میں اسوقت تک کوئی کارروائی نہیں کرسکتی جب تک کہ امتیازی آئین و قوانین اور ہندوستان اور برطانیہ کے باہمی تجارتی تعلقات کے مسئلے کا تصفیہ نہ ہوجائے جو اس وقت گول میز کانفرنس میں پیش تھا۔ کل کانفرنس کی کمیٹی نے اپنے اجلاس منعقدہ ۱۹ جنوری ۱۹۳۱ء میں مندرجۂ ذیل فقرہ اقلیتی ذیلی کمیٹی کی رپورٹ میں شامل کیا:۔

”برطانوی تجارتی طبقے کی تجویز کے مطابق اس اصول سے عام طور پر اتفاق کیا گیا کہ ہندوستان میں تجارت کرنے والے برطانوی تجارتی طبقے، فرم اور کمپنیوں کے حقوق اور ہندوستانیوں کے حقوق کے درمیان کوئی امتیاز نہ ہونا چاہیئے اور ان حقوق کو منظم کرنے کی غرض سے کوئی مناسب قاعدہ جو باہمی رعایت پر مبنی ہو مقرر کرنا چاہیئے[1]“

[1] ہندوستانی گول میز کانفرنس کی ذیلی کمیٹی کی رپورٹ صفحہ ۴۹۔

۴۶ ۔ کرایے کی رعایتی کمی کے التوا کے طریق کی منسوخی کا مسودۂ قانون۔

مسٹر حاجی نے مجلس قانون ساز کے اجلاس دہلی منعقدۂ فروری سنہ ۱۹۲۹ء میں ہندوستانی ساحلی جہاز رانی کی حد تک کرایے کی رعایتی کمی کے التوا کے طریق کی منسوخی کے بارے میں بھی ایک مسودۂ قانون پیش کیا جس کا مقصد یہ تھا کہ یہ "مسودۂ قانون تحفظ تجارت ساحلی" کے حق میں ضمنی قانون کا کام کرے گا۔ جہاں اس مسودۂ قانون کی غایت یہ تھی کہ جہاز رانی کی آمدنی کو ہندوستان ہی کے اندر رکھا جائے، وہیں مسٹر حاجی کے مسودۂ قانون کا منشا یہ تھا کہ ساحلی تجارت کے محفوظ ہوجانے کے بعد ہندوستانی جہاز راں کمپنیوں میں کاروبار مناسب طور پر تقسیم ہوجائے گا۔ مسٹر حاجی نے اس بات پر زور دیا کہ ان کا مسودۂ قانون اول الذکر مسودۂ قانون کی منظوری پر موقوف نہیں ہونا چاہیئے بلکہ واقعی صورت حال سے فوراً نپٹنے کے لیے ضروری تھا۔ کرایے کی رعایتی کمی کے التوا کے طریق کو منسوخ کرنے کے معنی یہ ہوں گے کہ جہاز رانی کے متعلق اجارہ دارانہ اتحادوں کا خاتمہ ہوجائے گا، خواہ وہ غیر ہندوستانی کمپنیوں پر مشتمل ہوں یا ہندوستانی کمپنیوں پر یا دونوں پر، اور اس منسوخی سے ایک نئے دور کا آغاز ہوگا جس میں ہندوستان کی ساحلی تجارت کی حد تک جہاز رانی کا موجودہ اجارہ ختم ہوجائے گا اور نئی ہندوستانی کمپنیوں کے لیے کاروبار کا نیا راستہ کھل جائے گا۔ سر جارج رینی رکن تجارت نے اس مسودۂ قانون پر اس بنیاد پر نکتہ چینی کی کہ اس میں شرح کی جنگ کو روکنے کے لیے کچھ نہیں کیا گیا تھا، اور یہ کہ کرایے کی رعایتی کمی کے التوا کے طریق سے نقل وحمل بروقت ہونے، کرایۂ بار برداری کو ایک حالت پر قائم رکھنے اور زیادہ اور کم سامان بھیجنے والوں کے درمیان مساوات قائم کرنے میں یقینی مدد مل رہی تھی۔ انھوں نے یہ خیال ظاہر کیا کہ جیسا کہ اسٹریٹ سٹیلمنٹس میں ہو رہا ہے، ایک

نئی تدبیر نکالنی چاہئے جس کی رو سے سامان بھیجنے والے کرایہ کی رعایتی کمی کا نقصان اٹھائے بغیر موتمر کو تین سال میں ایک دفعہ چھوڑنے کے لیے آزاد ہوں۔ رکن تجارت نے اس بات پر بھی زور دیا کہ مسودۂ قانون کو کم از کم اس وقت تک پیش نہ کرنا چاہئے جب تک کہ ایوان مسودۂ قانون تحفظ تجارت ساحلی کے بارے میں موافق یا مخالف فیصلہ صادر نہ کردے۔

اس فصل میں اور پچھلی فصل میں جس قسم کی آئین سازی پر بحث کی گئی اس کو آیندہ سے امتیاز کے بارے میں قانون حکومت ہند بابت ۱۹۳۵ء کی شرائط کا تابع رہنا پڑے گا جن کا خلاصہ جلد اول باب ۱۲ میں پیش کیا جا چکا ہے۔ ان شرائط کے تحت ہندوستانی ساحل پر کاروبار کرنے والی برطانوی جہازراں کمپنیوں کے خلاف امتیاز سے کام لینا ناممکن ہو جائے گا (دیکھو دفعہ ۱۱۳ اور دفعہ ۱۱۵ قانون حکومت ہند بابت ۱۹۳۵ء)۔

جہاز سازی کی صنعت کی حد تک ہم کو ان سفارشوں سے اتفاق ہے جو تجارتی جہازی بیڑے کی کمیٹی نے اس کی ترقی کے لیے پیش کی ہیں اور ہم یہ خیال کرتے ہیں کہ انھیں کسی مزید تاخیر کے بغیر عملی جامہ پہنانا چاہئے۔

۴۷۔ ساحلی جہازرانی کی تنظیم کی حالیہ کوششیں۔ حال ہی میں یعنی ستمبر ۱۹۳۷ء میں ساحلی جہازرانی کے متعلق ایک غیر سرکاری مسودۂ قانون جس کو سر اے، ایچ غزنوی نے مرکزی مجلس قانون ساز میں پیش کیا تھا، منتخب کمیٹی کے پاس بھیجا گیا[1] جیسا کہ محرک نے بتلایا، ان کے پیش کردہ مسودۂ قانون میں برطانوی

[1] اس قسم کا ایک مسودۂ قانون جس کو مسٹر پی، ان، سپرو نے کونسل آف اسٹیٹ میں پیش کیا تھا اسی زمانے میں اس کونسل میں مسترد ہو گیا۔

۲۲۶ اور ہندوستانی جہاز رانی کے درمیان کوئی امتیاز قائم نہیں کیا گیا تھا۔ اس مسودۂ قانون کا مقصد یہ تھا کہ ساحلی جہاز رانی کی حد تک شرح کرایہ کو کم کرنے اور کرایہ میں رعایتی کمی کرنے کی شکل میں جو غیر منصفانہ مسابقت جاری تھی اس کو روکا جائے۔ یہ مسابقت ہندوستانی سرمایہ کو ساحلی جہاز رانی میں مصروف کرنے کی راہ میں ایک سنگین رکاوٹ ہے۔ اس مسودۂ قانون کا خاکہ منتخب کمیٹی میں از سر نو مرتب کیا گیا اور اس کی رو سے مرکزی حکومت کو یہ اختیار دیا گیا ہے کہ بعد تحقیقات ساحلی جہاز رانی میں غیر منصفانہ مسابقتی طریقوں کو روکے اور مسافروں اور مال کے لانے لیجانے کے کرایہ کی اقل شرح مقرر کرے۔ اس کے علاوہ مرکزی حکومت کی مقرر کی ہوئی شرحوں سے کم شرح وصول کرنا تعزیری جرم قرار دیا گیا ہے۔ حکومت ہند اس مسودۂ قانون کی اس لیے مخالف ہے کہ وہ غیر ضروری اور ناقابل عمل ہے۔ اور یہ خیال کرتی ہے کہ اس قانون کو نافذ کرنے کا نتیجہ یہ ہوسکتا ہے کہ جہاز رانی کی کمپنیاں کھولنے کا جنون رونما ہو۔ دوسری طرف حکومت اس کے لیے تیار ہے کہ ساحلی جہاز رانی کو حدود کے اندر منظم کرے۔ سمجھا جاتا ہے کہ حکومت کا ارادہ یہ ہے کہ پہلے میدان صاف کرے یعنی ۱۸۵۰ء کا پرانا قانون منسوخ کر دے جس نے ہندوستان کی ساحلی جہاز رانی کو تمام قوموں کے لیے بے قید رکھا؛ اور اس کے بعد ساحلی جہاز رانی کو منظم کرنے کے لیے اختیارات کو کام میں لائے۔ یہ کارروائی ہندوستان کی ساحلی تجارت میں خاص طور پر جاپانیوں کی روز افزوں دخل اندازی اور اس سے کم درجے پر جرمن جہاز رانی کے خلاف اختیار کی گئی ہے۔

۲۲۷

چھٹا باب

ہندوستان کی تجارت

اس باب میں ہندوستان کی تجارت سے بحث کی گئی ہے اور سہولت تفہیم کی خاطر بحث کو حسب ذیل طریق پر دو بڑے حصوں میں تقسیم کیا جاسکتا ہے :- (۱) خارجی تجارت جو (ا) بحری تجارت، (ب) درآمد برآمد کی تجارت اور (ج) سرحد پار کی تجارت پر مشتمل ہے، اور (۲) داخلی تجارت جس میں اندرون ملک کی اور ساحلی تجارت شامل ہے۔

تجارت خارجہ

اپنے پچھلے واقعات پر ایک نظر۔

ہندوستانی تجارت کی ابتدائی تاریخ کو سردست نظرانداز کیا جاتا ہے، اس لیے کہ ہمارا اساسی تعلق عہد جدید کی تجارت کی ترقی سے ہے جو گزشتہ صدی کے وسط سے

شروع ہوتا ہے۔ اس کی کافی شہادت موجود ہے کہ قدیم زمانے میں ہندوستان کے تجارتی تعلقات دور دور کے ملکوں سے تھے۔ ہندوستان کے تجارتی تعلقات تین ہزار سال قبل ولادت مسیح بابل سے بھی قایم تھے۔ دو ہزار پہلے کی مصری ممیاں، بہترین قسم کی ہندوستانی ململ میں لپٹی ہوئی ملی ہیں۔ "روما میں ہندوستانی مصنوعات کا صرف بہت کثیر تھا، اس کی تصدیق پلینی کلاں کے بیان سے ہوتی ہے۔ چنانچہ پلینی کو یہ شکایت تھی کہ ہندوستان سے تجارت کرنے میں سالانہ زر کی بہت بڑی مقدار صرف ہوا کرتی تھی۔ ڈھاکے کی ململ اہل یونان کے یہاں "گنجیٹکا" کے نام سے مشہور تھی[1]۔ ہندوستان دوسرے ملکوں سے بھی تجارت کرتا تھا، چنانچہ ان میں سے چند چین، ایران اور عربستان تھے۔ حقیقت یہ ہے کہ ہندوستان تمام قدیم ملکوں کی طرح نادر اور بیش بہا اشیا کی تجارت کرتا تھا جو مقدار میں چھوٹی اور قیمت میں بڑی ہوتی تھیں۔ بخلاف موجودہ زمانے کے کہ کم قیمت اور بوجھل اشیا کی نقل و حمل دور دور کے ملکوں کو ہوتی ہے جن سے عوام کی ضرورتیں پوری ہوتی ہیں۔ اہم برآمدی اشیا پارچے کی مصنوعات، دھات کے برتنوں، ہاتھی دانت، عطر، رنگنے کے سامان، مسالے وغیرہ پر مشتمل تھیں، اور درآمدی اشیا میں پیتل، ٹن، سیسہ جیسی معدنی پیداوار جو ہندوستان میں کمیاب تھی اور گھوڑے، شراب وغیرہ تھے۔ سونے کی خالص درآمد بہت بڑی مقدار میں ہوتی تھی جس سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ درآمد کے مقابلے میں برآمد کا پلہ بھاری رہتا تھا۔ چنانچہ شروع ہی سے دوسرے ملکوں کے ساتھ تجارت میں ہندوستان کو یہ امتیازی خصوصیت حاصل رہی۔ درآمد کیے ہوئے سامان کی برآمد بھی کسی حد تک ہوتی تھی۔ چنانچہ یہ بات زیادہ تر ریشم اور چین کے برتنوں کے بارے میں جو پہلے چین سے درآمد کیے جاتے تھے، موتیوں کے بارے میں جو سیلون سے درآمد کیے جاتے تھے اور قیمتی پتھروں کے بارے میں جو ہندی مجمع جزائر سے درآمد کیے جاتے تھے،

۱۔ دیکھو مالویہ جی کا اختلافی نوٹ صنعتی کمیشن کی رپورٹ صفحہ ۲۹۵ میں۔

صادق آتی تھی۔ درآمد کیے ہوئے سامان کی برآمد کو اس بات کی علامت سمجھا جاسکتا ہے کہ ہندوستان کے پاس تجارتی جہازوں کا بڑا موجود تھا۔

مسلمانوں کے دورِ حکومت میں جس کے متعلق کہا جاسکتا ہے کہ گیارھویں صدی سے شروع ہوا، بعض نئے عاملین نے ہندوستان کی تجارت خارجہ پر اثر ڈالا۔ ابتدائی اسلامی دورِ حکومت میں سابقہ ہندو ۲۲۵
دورِ حکومت سے زیادہ بدنظمی رہی اور اس کی وجہ سے ہندوستان کی تجارتی ترقی پر لازمی طور پر مضر اثر پڑا۔ دوسری طرف شمال مغربی سرحد کی راہ سے ہندوستان سے جو تعلقات قائم ہوئے انھوں نے ہندوستان کی سرحد پار کی تجارت کے حق میں محرک کا کام کیا۔ جیساکہ مورلینڈ نے بتلایا ہے "سرحد پر دو راستے تھے۔ ایک لاہور سے کابل کو اور دوسرا ملتان سے قندھار کو جاتا تھا۔ کابل ایک بڑا تجارتی مرکز تھا؛ اور ہندوستان، ایران اور شمالی ملکوں کے تاجر یہاں آیا جایا کرتے تھے۔ دوسری طرف کابل مغربی چین اور یورپ کے درمیان کاروانی شاہراہ پر واقع تھا۔ قندھار، ایران کے بیشتر حصے میں داخل ہونے کا دروازہ تھا۔ اگر اس زمانے کے مروجہ حالات کے معیار سے جانچا جائے تو دونوں راستوں پر تجارتی مال کی اچھی خاصی مقدار کی نقل وحمل ہوتی تھی۔"[1] علاوہ ازیں مغلوں کے دورِ حکومت میں نقل وحمل کے ذرائع ہندو دور کے مقابلے میں زیادہ اطمینان بخش تھے۔ مغلوں نے عمدہ سڑکیں بہت زیادہ تعداد میں بنائیں۔ ملک کے دریاؤں سے خاصکر شمالی ہند میں تجارت کے اغراض کے لیے پورا فائدہ حاصل کیا گیا اور ہندوستانی ساحلوں پر بھی بہت تجارتی گرماگرمی رہی۔ مغلیہ درباروں کی سرپرستی نے ہندوستانی صنعتوں کے حق میں بہت بڑے محرک کا کام کیا، خاصکر ان صنعتوں کے حق میں جو اشیائے تعیش سے متعلق تھیں۔ جہازرانی اور بذریعہ جہاز مال لانے لے جانے کی تجارت

[1] دیکھو مورلینڈ کی کتاب "ہندوستان اکبر اعظم کی وفات کے زمانے میں" صـ ۲۱۹۔

خاصکر ساحل مالابار پر اور اس سے کم درجہ پر خلیج کیمبے میں اور کورومنڈل ساحل پر مسلمانوں کے ہاتھوں میں تھی۔ البتہ بعد میں چل کر کورومنڈل ساحل کی تجارت پر زیادہ تر بنیوں اور چیٹاروں نے اپنا تسلط جما لیا۔ مشرق بعید اور بحر احمر کی تقریباً تمام تجارت کی منڈی مالابار تھا۔ اور کیلی کٹ اس تجارت کی اہم بندرگاہ تھا۔ مسلمانوں کے دور حکومت میں تجارت کی عام حالت اور رفتار غیر متبدل رہی، اور حقیقت یہ ہے کہ گبن کی چبھتی ہوئی جامع تعریف کہ "مشرق کی تجارتی اشیا خوشنما مگر غیر اہم تھیں" سولھویں صدی پر بھی اسی قدر صادق آتی ہے جس قدر کہ دوسری صدی عیسوی[لہ] پر۔ زیادہ تر حسب ذیل اشیا درآمد کی جاتی تھیں:۔ سونا، سکہ سازی، زیورات اور نمائش کے لیے؛ گھوڑوں کی بہت بڑی تعداد؛ تانبا، ٹن، جست، سیسہ، پارے جیسی دھاتیں؛ عنبر اور قیمتی پتھر جیسی اشیائے تعیش۔ ان درآمدی اشیا کے معاوضے میں ہندوستان یہاں کے بنے ہوئے مختلف قسم کے کپڑے، نیل جیسا رنگنے کا سامان، افیون، اور دوسری دوائیں اور نشہ آور چیزیں، سیاہ مرچ اور چند معمولی مسالے وغیرہ باہر بھیجتا تھا۔

پندرھویں صدی کے اختتام پر "راس امید" سے ہوکر ہندوستان کا کاملاً بحری راستہ دریافت ہو جانے کی وجہ سے تجارتی راہوں میں عہد آفریں تغیرات رونما ہوئے۔ راس امید نے مشرق اور مغرب کے
ص ۲۲۹ درمیان نتیجہ خیز ربط قایم کر دیا۔ اس وقت تک یورپ سے جو
راست تجارت ہو رہی تھی اس کا راستہ بحر ہند میں عدن تک تھا۔ تجارتی مال جہازوں سے خلیج سویز میں اتار دیا جاتا تھا اور اس کے بعد برّی اور بحری راستے سے بحر متوسط کے ساحل پر پہنچتا تھا۔ یہاں سے جینوا (genoa) اور وینس کے اطالوی تاجر اس کو یا تو مغرب کی طرف سمندر سے لے جاتے تھے یا آلپس پر سے ہوتے ہوئے

لہ۔ ملاحظہ ہو مورلینڈ کی کتاب موسوم بہ "ہندوستان اکبر اعظم کی وفات کے زمانے میں" صفحہ ۱۹۶۔

بری راستے سے انٹورپ پہونچاتے تھے اور اس کے بعد ریھائن تک لے جاتے تھے جو اس زمانے میں مغربی یورپ کا سب سے بڑا تقسیمی مرکز تھا۔ اپنے دشمن یعنی وینس والوں کی بجائے خود اس تجارت کا منافع حاصل کرنا اور عیسائی مذہب کی تبلیغ کرنا ہی وہ مقصد تھا جس نے پرتگالیوں کو ہندوستان کا راستہ دریافت کرنے کی ترغیب دی۔ یہاں ہم یہ بحث نہیں کریں گے کہ مغربی یورپ کی مختلف طاقتیں یعنے پرتگالی، ولندیزی، انگریز اور فرانسیسی کس طرح ایک دوسرے سے رقابت کرتے رہے اور نہ اس کا کوئی ذکر کریں گے کہ کس طرح انگریزوں کو آخر میں چل کر سب پر فتح حاصل ہوئی اور ہندوستان میں ان کا اقتدار مستحکم ہوا۔ پہلے بیان کیا جاچکا ہے کہ یورپین تاجروں کو ہندوستان کھینچ لانے والا محرک اشیائے خام نہ تھیں بلکہ کپڑے، کیلی کو، جواہرات، زردوزی کے کام، ریشمی اور اونی مصنوعات تھیں۔ چنانچہ ان ہی چیزوں نے ایسٹ انڈیا کمپنی کی نفع بخش تجارت کی بنا ڈالی اور جب سات سالہ جنگ کے بعد فرانسیسی مسابقت کا خاتمہ ہوگیا تو ایسٹ انڈیا کمپنی کو مشرق سے تجارت کا حقیقی اجارہ حاصل ہوگیا۔ ایک زمانہ وہ تھا کہ انگلستان میں اس بات کی مخالفت کی جارہی تھی کہ ایسٹ انڈیا کمپنی ہندوستان سے تجارت کرے، اس لیے کہ انگلستان میں ہندوستانی کیلی کو اور مسالوں کی مانگ بہت تھی اور ان کی درآمد کے معاوضے میں فلز ہندوستان بھیجنی پڑتی تھی جہاں[1] انگلستان کے اونی کپڑوں کی نکاسی کے مواقع بہت کم تھے۔ سترھویں صدی کے اختتام تک مخالفت کی یہ تحریک اس قدر بڑھ گئی تھی کہ اس زمانے کے بعد سے انگلستان میں ہندوستانی کپڑوں کی درآمد کی کامل ممانعت کرکے یا بھاری محصول عائد کرکے ہندوستانی کپڑوں کے

[1] جب بنگال کی "دیوانی" حاصل ہوگئی اور مشغولات کا مذموم طریقہ اختیار کیا گیا یعنے ہندوستانی آمدنی سے اشیا خرید کر برآمد کی جانے لگیں تو اس کی وجہ سے انگلستان سے ہندوستان کو فلز کی برآمد میں کمی ہوگئی اور ہندوستان سے تجارت کرنے کی مخالفت میں کمی ہوگئی۔

استعمال کو قابل سزا قرار دیا گیا۔ ہم پہلے بیان کر چکے ہیں کہ ایسٹ انڈیا کمپنی کے تجارتی میلانات نے پہلے ہندوستانی صنعتوں کی ہمت افزائی کی اور اس کی تجارت کا دارومدار ان ہی صنعتوں پر تھا۔ لیکن انگلستان کے حقوق قائمہ کے دباؤ نے کمپنی کو اس بات پر مجبور کر دیا کہ اس پالسی کو منسوخ کر دے۔ اس کے نتیجے کے طور پر اب ہندوستان پر خاص طور پر اس حیثیت سے نظر ڈالی جانے لگی کہ وہ خام اشیا کا ایک بیش قیمت ذریعہ تھا جو انگلستان کی مصنوعات کو ترقی دینے کے لیے ضروری تھیں، کیوں کہ صنعتی انقلاب کے زمانے میں انگلستان کی مصنوعات بہت تیزی سے ترقی کر رہی تھیں۔ ہم یہ بھی بیان کر چکے ہیں کہ ہندوستان کی دیسی صنعتوں کے زوال کے مختلف اسباب کیا تھے اور انیسویں صدی کے آخری نصف حصے میں بے کار دستکاروں نے زراعت کا پیشہ کس طرح اختیار کیا۔

یہ سب امور ہندوستان کی تجارت خارجہ کے رُخ اور نوعیت کے تعین پر دور رس اثرات ڈالنے میں ناکام نہیں رہے۔ انیسویں صدی ص۲۳ کے نصف اول میں ہندوستان اور انگلستان کی باہمی تجارت کی نوعیت میں نمایاں تبدیلی رونما ہوئی۔ چنانچہ اس کے بعد سے ہندوستان کو درآمدیں ٹھیک وہی اشیا وصول ہونے لگیں جو اب تک اس کی برآمدی تجارت کا بڑا حصہ تھیں یعنے سوتی کپڑے اور شکر۔ لنکا شائر کی سوتی کپڑوں کی صنعت میں اس درجہ ترقی ہوگئی تھی کہ ہندوستان میں غیر ممالک سے جتنا تجارتی مال درآمد کیا گیا اس کے نصف حصے کی نمایندگی صرف سوتی کپڑوں کی درآمد کر رہی تھی۔[1]

[1] ملاحظہ ہو سی، ڈبلیو، ای کاٹن کی کتاب موسوم بہ Hand bork of Commercial Information for India ص۹۵

۲۔ ہندوستان کی تجارت سال ۱۸۶۴ء تا ۱۸۶۵ء کے بعد۔

سنہ ۱۸۶۹ء میں نہر سویز جہازرانی کے لیے کھول دی گئی اور یہی وہ سال تھا جو ہندوستانی تجارت کی تاریخ میں تمام اغراض کے لیے دور جدید کے آغاز کی نشان دہی کرتا ہے۔ اس دور کی سب سے نمایاں خصوصیت یہ ہے کہ برآمدی و درآمدی تجارت کی مقداروں میں تدریجی ترقی ہوئی[1]۔ اس سلسلے میں مندرجۂ ذیل اعداد و شمار دلچسپ ثابت ہوں گے۔ ان میں گذشتہ سات سال میں تجارتی مال کی قیمت (لاکھ روپے میں) اور گذشتہ ستر سال میں پنج سالہ اوسط بتلائے گئے ہیں[2]:-

تجارت درآمد و برآمد کی مالیت

سال	درآمد	برآمد	میزان
پنجسالہ اوسط:-	لاکھ روپیہ	لاکھ روپیہ	لاکھ روپیہ
سنہ ۱۸۶۴ء تا سنہ ۱۸۶۹ء	۳۱۷۰	۵۵۸۶	۸۷۵۶
سنہ ۱۸۶۹ء تا سنہ ۱۸۷۴ء	۳۳۰۴	۵۶۲۵	۸۹۲۹
سنہ ۱۸۷۴ء تا سنہ ۱۸۷۹ء	۳۸۳۶	۶۰۳۲	۹۸۶۸
سنہ ۱۸۷۹ء تا سنہ ۱۸۸۴ء	۵۰۱۶	۷۹۰۸	۱۲۹۲۴
سنہ ۱۸۸۴ء تا سنہ ۱۸۸۹ء	۶۱۵۱	۸۸۶۴	۱۵۰۱۵
سنہ ۱۸۸۹ء تا سنہ ۱۸۹۴ء	۷۰۷۸	۱۰۴۹۹	۱۷۵۷۷

[1] معاشی کساد بازاری کے حالیہ سالوں میں ہندوستان کی تجارت خارجہ کی مالیت میں جو کمی ہوئی اس کے اسباب آگے چل کر بیان کیے گئے ہیں۔

[2] ملاحظہ ہو ایک رپورٹ موسومہ "تبصرہ بر تجارت ہند برائے سنہ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء" صفحہ ۱۷۶۔

سال	درآمد	برآمد	میزان
پنجسالہ اوسط :-	لاکھ روپیہ	لاکھ روپیہ	لاکھ روپیہ
سنہ ۱۸۹۴ء تا سنہ ۱۸۹۹ء	۷۳۶۷	۱۰۷۵۳	۱۸۱۲۰
سنہ ۱۸۹۹ء تا سنہ ۱۹۰۴ء	۸۴۶۸	۱۲۴۹۲	۲۰۹۶۰
سنہ ۱۹۰۴ء تا سنہ ۱۹۰۹ء	۱۱۹۸۵	۱۶۵۴۴	۲۸۵۲۹
سنہ ۱۹۰۹ء تا سنہ ۱۹۱۴ء	۱۵۱۶۷	۲۲۴۲۳	۳۷۵۹۰
سنہ ۱۹۱۴ء تا سنہ ۱۹۱۹ء	۱۵۹۲۵	۲۲۵۸۳	۳۸۵۰۸
سنہ ۱۹۱۹ء تا سنہ ۱۹۲۴ء	۲۶۷۰۵	۳۰۶۳۸	۵۷۳۴۳
سنہ ۱۹۲۴ء تا سنہ ۱۹۲۹ء	۲۵۱۰۲	۳۵۳۵۱	۶۰۴۵۳
سنہ ۱۹۲۹ء تا سنہ ۱۹۳۴ء	۱۶۱۱۴	۱۹۸۶۰	۳۵۹۷۴
یکسالہ اعداد :-			
سنہ ۱۹۳۰ء تا سنہ ۱۹۳۱ء	۱۷۳۰۶	۲۲۶۵۰	۳۹۹۵۶
سنہ ۱۹۳۱ء تا سنہ ۱۹۳۲ء	۱۳۰۶۴	۱۶;۱۲۰	۲۹۱۸۴
سنہ ۱۹۳۲ء تا سنہ ۱۹۳۳ء	۱۳۵۰۲	۱۳۶۰۷	۲۷۱۰۹
سنہ ۱۹۳۳ء تا سنہ ۱۹۳۴ء	۱۱۷۳۰	۱۵۱۱۷	۲۶۸۴۷
سنہ ۱۹۳۴ء تا سنہ ۱۹۳۵ء	۱۳۴۵۸	۱۵۵۵۰	۲۹۰۰۸
سنہ ۱۹۳۵ء تا سنہ ۱۹۳۶ء	۱۳۶۷۷	۱۶۴۶۰	۳۰۱۳۷
سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء	۱۲۷۷۲	۲۰۲۴۹	۳۳۰۲۱

ان اعداد سے معلوم ہوتا ہے کہ سنہ ۱۸۶۴ء تا سنہ ۱۸۶۹ء کے پانچ سال میں
برآمد کی سالانہ اوسط مالیت ۵۵٫۸۶ کروڑ روپے تھی جو سنہ ۱۹۲۴ء تا سنہ ۱۹۲۹ء ۲۳۱
کے پانچ سال میں بڑھ کر اوسطاً ۳۵۳٫۵۱ کروڑ روپے سالانہ ہوگئی۔
اسی مدت میں درآمد کی مالیت بھی ۳۱٫۷ کروڑ روپے سے بڑھ کر

۲۵۱ کروڑ روپیے ہوگئی۔[1]

اب اس ترقی کے اہم اسباب کو مختصر طور پر بیان کر دینا مناسب ہوگا۔ گذشتہ صدی کے وسط تک ہندوستان پر برطانوی تسلط تقریباً مکمل ہوچکا تھا اور لوگوں کی جان و مال کی حفاظت کا معقول انتظام ہوگیا تھا جو تجارت کی ترقی کے لیے بہت ضروری تھا۔ ذرائع آمد و رفت کی اصلاح و ترقی کی بدولت تجارت کو ملک کے اندر ہر جگہ توسیع و ترقی ہوئی۔ اس ترقی میں ریلوں اور سڑکوں نے جو اہم حصہ لیا اس کو گذشتہ باب میں بیان کیا جاچکا ہے۔ یہاں صرف برقی تار اور ڈاک کے رسل و رسائل کی ترقی کے اثر کا اضافہ کر دینا مناسب ہوگا۔ اہم ترین واحد سبب یہ تھا کہ نہر سویز کھول دی گئی جس کی وجہ سے ہندوستان انگلستان سے ۳ ہزار میل تک قریب تر ہوگیا۔ نہر سویز نے بحرِ متوسط سے مشرق کو جانے والے راستے کو از سرِ نو منظم کر دیا اور فرانس، آسٹریا اور اٹلی جیسے ملکوں کو جو بحرِ متوسط کے کنارے واقع تھے نئے مواقع بہم پہنچائے۔ بمبئی اور سویز کے درمیان تحت بحر تاروں کے بچھا دیے جانے کی وجہ سے اس راستے کا افادہ بہت بڑھ گیا۔ اس سہولت نے نیز بحری جہازوں کی صنعت کی عظیم اصلاح و ترقی اور مختلف ملکوں کے زیر سرپرستی تجارتی جہازی بیڑوں کے اضافے نے دور دور کے ملکوں سے ہندوستان کا تجارتی تعلق قایم کرنے میں بہت بڑے محرک کا کام کیا؛ اور ہندوستان کی تجارت کی مقدار اور نوعیت میں مستقل طور پر انقلاب پیدا کر دیا۔ ہندوستان کی برآمدی اشیا کا بیشتر حصہ اب ایسی اشیا پر مشتمل ہونے لگا جو مقدار میں بڑی اور مقابلۃً کم قیمت ہوتی ہیں۔ کرایہ کم ہونے سے یہ چیزیں اب ہزاروں میل دور اس غرض سے بھیجی جاسکتی ہیں کہ روز افزوں

---

[1] نیز ملاحظہ ہو ایچ، اے، ایف، لنڈ سے ہندوستانی تجارتی کمشنر کا ایک مضمون ایک کتاب موسوم بہ "سلطنت برطانیہ کے معاشی ذرائع" میں جو ڈبلیو، درموک کے زیرِ ادارت شائع ہوئی ہے۔

بین قومی طلب کو پورا کیا جائے گیہوں، چاول اور چائے جیسی غذائی اشیا اور کپاس، سن، روغن دار تخم، چمڑے اور کھالیں جیسی اشیائے خام اب روز افزوں مقدار میں برآمد کی جانے لگی ہیں[1]۔ ان اشیا کی قیمت انگلستان اور بعد ہر، جرمن، جاپان اور ریاستہائے متحدۂ امریکہ بھی جن کی صنعتیں نمایاں طور پر ترقی کر رہی تھیں اپنے یہاں سے سوتی کپڑے، کلیں، آہنی سامان، ریلوں کا سامان، شیشہ وآلات وغیرہ برآمد کر کے دیتے تھے۔ ایک اور عامل نے ہندوستان کی تجارت کے حق میں محرک کا کام کیا اور وہ یہ تھا کہ ہٹ دھرمی کے ساتھ آزاد تجارت کی پالیسی اختیار کی گئی۔ تجارت کی راہ میں درآمدی وبرآمدی محصولوں کی جو بے شمار بندشیں ایک زمانہ دراز سے رکاوٹ ڈال رہی تھیں وہ سب ۱۸۵۴ء تک ہٹائی گئیں۔ آزاد تجارت کا اصول جس کا گذشتہ صدی کے تقریباً وسط میں انگلستان میں بہت زور تھا اس کا ۲۳۲
اطلاق ہندوستان پر بلا تامل کر دیا گیا۔ تقریباً سب برآمدی محصولوں کو ۱۸۷۴ء تک منسوخ کر دیا گیا اور غیر ملکی جہازوں کے مقابلے میں برطانوی جہازوں کے حق میں جو امتیاز تھا اس کو بھی ہٹا لیا گیا لیکن آزاد تجارت کو سب سے بڑی فتح اس وقت حاصل ہوئی جب کہ لنکا شائر کے دباؤ کے تحت ۱۸۸۲ء میں جملہ درآمدی محصولوں کو بجز چند مستثنیات کے منسوخ کر دیا گیا[2]۔

[1] ہندوستان میں اس زمانے کی حکومت کی زرعی پالیسی کا محرک زیادہ تر یہ خیال تھا کہ ہندوستان کی زرعی پیداوار کی برآمد کو ترقی دی جائے۔ چنانچہ بڑی حد تک اس پالیسی کو فروغ دینے ہی کی غرض سے پنجاب، صوبۂ متحدہ اور سندھ میں بڑے کارہائے آب پاشی کو شروع کرنے کی ذمہ داری لی گئی۔

[2] یہ صحیح ہے کہ روپیے کی قیمت مبادلہ گر جانے کی وجہ سے ہندوستان کے مالیے پر بہت سخت بار پڑا تو ۱۸۹۴ء میں آمدنی کے اغراض کے لیے درآمدی محصولوں کو از سر نو عاید کرنا پڑا، لیکن ان محصولوں کو عام طور پر ۵ فی صد بہ لحاظ قیمت کی ادنیٰ شرح پر برقرار رکھا گیا۔

اس سلسلے میں ان ارادی اور منظم کوششوں کا ذکر کر دینا مناسب ہوگا جو جرمنی اور جاپان جیسے کئی ملکوں نے گذشتہ جنگ عظیم سے کم و بیش ۲۵ سال پیشتر اس غرض سے کیں کہ ہندوستان سے تجارتی تعلقات قایم کیے جائیں اور ہندوستان کی بین قومی تجارت میں برطانیۂ عظمیٰ کو جو غالب حیثیت حاصل تھی اس کا مقابلہ کیا جائے۔ اس زمانے میں ہندوستان کی تجارت میں سلطنت متحدہ[1] کا جو بڑا حصہ تھا اس کا سبب آسانی سے بتلایا جا سکتا ہے۔ چنانچہ پہلے یہ بیان کیا جا چکا ہے کہ ہندوستان میں ایسٹ انڈیا کمپنی کی حکومت قایم ہو گئی تھی، رقیب یورپین قوموں کو ہزیمت اٹھانی پڑی اور کمپنی نے ہندوستانی اشیا میں اپنی تجارت کو فروغ دینے کے لیے اپنے سیاسی اقتدار کو استعمال کیا۔ گو کہ کمپنی کا تجارتی اجارہ ۱۸۱۳ء میں منسوخ کر دیا گیا اور سب قوموں کو ہندوستان سے تجارتی تعلقات قایم کرنے کی پوری آزادی دے دی گئی، نیز سب غیر ممالک کو جہاز رانی وغیرہ کی حد تک بتدریج انگلستان کے مساوی رتبہ دیا گیا، لیکن اس کے باوجود برطانوی قوم کو حال حال تک پورے تجارت پر کم و بیش اجارہ دارانہ تسلط حاصل رہا۔ اس طویل مدت میں سلطنت متحدہ ہندوستانی پیداوار کو درآمد کر کے اس کی برآمد میں بڑا حصہ لیتی رہی اور اس کو دوسرے یورپین ملکوں میں تقسیم کرتی تھی۔ برطانیہ کو جن عاملین نے غالب حیثیت دی تھی وہ یہ تھے کہ ہندوستانی ریلوں اور دوسرے کاروبار میں برطانوی سرمایہ مصروف تھا، ریلوں کا انتظام برطانوی کمپنیوں کے ہاتھ میں تھا، جہاز رانی اور بینک کاری برطانوی نگرانی میں تھی، برطانوی برآمد گھر اور یورپین (برطانوی) ایوان ہائے تجارت جیسے تجارتی نظامات ملک میں قایم تھے، اور برطانیہ کو ملک کی مالی و محصولی پالسی کی رہنمائی و نگرانی کا اختیار حاصل تھا۔

---

[1] اعداد کی تفصیلات کے لیے دیکھو فصل ۱۲۔

۳۔ ہندوستانی منڈی کے لیے کشاکش۔

لیکن گذشتہ صدی کے آخری دہے میں اس تسلط اور غالب حیثیت کی بنیاد بتدریج کھوکھلی پڑنے لگی۔ چنانچہ جرمنی پہلی طاقت تھی جس نے برطانیہ کو ٹوکا اور جرمنی کے نقش قدم پر جاپان بھی خم ٹھوک کر آگے بڑھا جس کی ہندوستانی تجارت میں دلچسپی روسی جاپانی جنگ کے بعد بہت بڑھ گئی تھی۔ ان دول کا مقصد ابتدائً یہ تھا کہ اپنی مصنوعات کی فروخت کو ہندوستان میں ترقی دیں۔ لیکن اس مقصد کو پورا کرنے کے لیے جو نظام بنایا گیا تھا اس نے ۲۳۳ بھی ہندوستانی اشیاے خام اور غذائی اجناس کی برآمد کے حق میں محرک کا کام کیا۔ ان ملکوں کو اپنی صنعتوں کو ترقی دینے کے لیے ان اشیا کی ضرورت تھی اور ان کو حاصل کرنے کے لیے حسب ذیل اہم طریقے اختیار کیے گئے تھے:۔

(۱) قومی جہاز رانی کی خدمات کی ترقی (۲) جرمن ایشیاٹک بنک اور جاپانی یکوہاما اسپیشی بنک جیسے قومی بنکوں کی شاخیں کھولی گئیں جو اپنے ہم قوموں کو اعتبار اور قرضے کی خاص سہولتیں بہم پہنچاتی تھیں، اور (۳) بمبئی و کلکتے جیسے اہم تجارتی مرکزوں میں غیر ممالک کی تجارتی کوٹھیاں قایم کی گئیں۔ یہ کہنے کی بہ مشکل ضرورت ہے کہ ان کوششوں کو متعلقہ حکومتوں کی پوری ہمدردی اور تائید حاصل تھی اور ہندوستان میں ان کے قونصلوں نے اپنے ملکوں کی تجارت کو ہندوستان میں فروغ دینے کے لیے بر وقت اور کار آمد امداد دی۔ لیکن ریاستہاے متحدۂ امریکہ ایک زمانۂ دراز تک لندن کے توسط سے ہندوستان سے تجارت کرنے پر قانع رہیں اور جنگ عظیم کے آغاز تک راست تجارتی تعلقات کو ترقی دینے کے لیے انھوں نے جرمنی اور جاپان کی طرح اٹل اور ارادی کوشش نہیں کی[۱]۔

---

[۱]۔ ہندوستانی تجارت میں دلچسپی لینے سے فرانس کی سستی کی وجہ یہ واقعہ تھا کہ اس کی برآمد زیادہ تر اشیاے تعیش پر مشتمل تھی جن کے لیے ہندوستان میں کوئی بڑی مانگ نہ تھی۔ دیکھو آر ایم۔ جوشی کی کتاب موسوم بہ "ہندوستان کی برآمدی تجارت" باب ۔

گذشتہ جنگ عظیم سے پیشتر کے حالات کا خلاصہ

مذکورۂ بالا تمام عاملین کا متحدہ نتیجہ یہ رونما ہوا کہ ہندوستان کی برآمدی و درآمدی تجارت میں بہت اضافہ ہوگیا، اگرچہ جو اعداد دیے گئے ہیں ان سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ زیر نظر مدت میں یہ اضافہ اور ترقی یکساں رفتار کے ساتھ رونما نہیں ہوئی۔ ۱۸۷۳ء تک برآمدی اشیا میں کثیر اضافہ ہوا۔ یہ بات ۱۸۶۴ء اور ۱۸۶۹ء کے درمیانی زمانے پر خاص طور پر صادق آتی ہے۔ چنانچہ امریکہ کی خانہ جنگی کے باعث ہندوستان سے کپاس بہت بڑی مقدار میں اعلیٰ قیمتوں پر برآمد کی گئی اور انگلستان کو کپاس کی معمولی رسد حاصل کرنے میں جو دشواریاں پیش آئیں ان کی وجہ سے ہندوستان میں کپڑوں کی درآمد میں رکاوٹ پیدا ہوگئی تھی۔ ۱۸۷۳ء اور انیسویں صدی کے اواخر کے درمیانی زمانے میں تجارتی ترقی کی رفتار مقابلۃً سست رہی[۱]۔ اس کا زیادہ تر باعث چند خاص عامل تھے۔ اولاً یہ کہ روپے کی قیمت سونے میں بتدریج گھٹ رہی تھی چنانچہ ۱۸۷۲ء میں ایک روپے کی قیمت ۲ شلنگ تھی جو ۱۸۹۳ء میں گر کر کم و بیش ۱۴ پنس ہوگئی۔ روپے کی قیمت کے غیر معمولی اتار چڑھاؤ نے معیار طلا کے ملکوں کے ساتھ تجارت خارجہ میں عدم تیقن اور تخمین کا عنصر داخل کر دیا اور اس تجارت کی معمولی ترقی کو روک دیا۔ علاوہ ازیں ۱۸۷۶ء تا ۱۸۷۸ء کے قحط

۱؎ ۔ جوشی اپنی محولۂ بالا کتاب میں صفحہ ۸ پر یہ بتلاتے ہیں کہ ۱۸۳۴ء اور ۱۸۵۵ء کے درمیان برآمد ۸ کروڑ روپے سے ۲۳ کروڑ روپے تک بڑھ گئی اور ۱۸۵۵ء اور ۱۸۷۳ء کے درمیان ۲۳ کروڑ روپے سے بڑھ کر ۶۰ کروڑ روپے ہوگئی۔ ۱۸۷۳ء اور ۱۸۹۳ء کے درمیان اضافہ ۶۰ کروڑ روپے سے صرف ۱۰۰ کروڑ روپے ہوا۔ اس کے بعد ۱۸۹۹ء تک کوئی اضافہ نہیں ہوا۔ البتہ ۱۸۹۹ء اور ۱۹۱۴ء کے درمیان برآمد کی مالیت میں ۱۰۰ کروڑ روپے سے ۲۰۳ کروڑ روپے تک نمایاں اضافہ ہوا۔

اور دوا ور قحطوں نے جو انیسویں صدی کے آخر میں رونما ہوئے بنیز طاعون کے متواتر حملوں نے جو بمبئی میں سب سے اول سنہ ۱۸۹۶ء میں آیا، اس صورت حال کو بد سے بدتر کر دیا۔ آخر میں، گو سنہ ۱۸۹۸ء اور سنہ ۱۹۱۴ء کے درمیان روپے کو ۱ شلنگ ۴ پنس کی شرح پر کامیابی کے ساتھ مستحکم ص۲۳۴ کر دینے کی وجہ سے معیار طلا کے ملکوں کے ساتھ ہندوستان کی تجارت کا راستہ صاف ہو گیا، لیکن روپے کی قیمت کی بیشی نے، جیسا کہ پہلے بیان کیا جا چکا ہے، چین اور جاپان کے ساتھ کپڑوں کی تجارت کو کسی حد تک نقصان پہنچایا۔

بیسویں صدی کے ابتدائی چودہ سال میں خاصکر سنہ ۱۹۰۵ء کے بعد ہندوستان کی تجارت خارجہ میں نمایاں توسیع ہوئی۔ سب سے بڑا اضافہ جنگ عظیم کے پیشتر کے پانچ سالوں میں رونما ہوا۔ چنانچہ برآمد کی مالیت کا اوسط ۲۲۴ء۲۳ کرور روپے اور درآمد کی مالیت کا اوسط ۱۵۱ء۶۷ کرور روپے تھا۔ اس کے مقابل سنہ ۱۸۹۹ء تا سنہ ۱۹۰۴ء کے پانچ سالوں میں برآمد کا اوسط ۱۲۴ء۹۲ کرور روپے اور درآمد کا اوسط ۸۴ء۶۸ کرور روپے تھا۔ اس چودہ سالہ مدت میں روپے کی شرح بڑی حد تک مستحکم رہی، ریلوں اور آب پاشی جیسے کار ہائے عامہ کو بہت پر زور طریقے پر آگے بڑھایا جا رہا تھا۔ پچھلی صدی کے اختتام پر جیسے شدید قحط رونما ہوئے تھے ویسے رونما نہیں ہوئے اور طاعون کی شدت میں بھی کمی ہو رہی تھی۔ علاوہ ازیں جیسا کہ بیان کیا جا چکا ہے۔ جرمن اور جاپان اور کچھ کم درجے پر ریاستہائے متحدہ امریکہ اس بات کی منظم کوشش کر رہے تھے کہ اپنی تجارت کو آگے بڑھائیں جو ان ملکوں میں معاشی حالات کی تبدیلی کی بدولت تیزی کے ساتھ روز بروز بڑھ رہی تھی۔ اس طرح یہ ملک بھی صنعتی حیثیت سے انگلستان کے ہم پلہ بن رہے تھے۔

۵۔ جنگ عظیم کے اثرات ہندوستان کی تجارت پر

مندرجۂ ذیل جدولوں[۱] سے یہ معلوم ہوگا کہ ہندوستان کی تجارت پر جنگ عظیم کے کیا اثرات پڑے۔

جدول (۱)

سمندر پار کی کل تجارت کی مالیت بحساب ملین پاونڈ

تجارت	۱۹۱۳ء تا ۱۹۱۴ء	۱۹۱۴ء تا ۱۹۱۵ء	۱۹۱۵ء تا ۱۹۱۶ء	۱۹۱۶ء تا ۱۹۱۷ء	۱۹۱۷ء تا ۱۹۱۸ء	۱۹۱۸ء تا ۱۹۱۹ء
درآمد	۱۲۷ء۵	۹۶ء۵	۹۲ء۱	۱۰۶ء۸	۱۰۹ء۶	۱۲۵ء۷
برآمد	۱۶۶	۱۲۱ء۴	۱۳۳	۱۶۷ء۹	۱۶۳ء۳	۱۷۰ء۲

جدول (۲)

سمندر پار کی تجارت کی مالیت بحساب ملین پاونڈ

(تجارتی مال کی مالیت کا اندازہ ۱۹۱۳ء تا ۱۹۱۴ء کی قیمتوں کے لحاظ سے کیا گیا ہے۔)

قسم تجارت	۱۹۱۳ء تا ۱۹۱۴ء	۱۹۱۴ء تا ۱۹۱۵ء	۱۹۱۵ء تا ۱۹۱۶ء	۱۹۱۶ء تا ۱۹۱۷ء	۱۹۱۷ء تا ۱۹۱۸ء	۱۹۱۸ء تا ۱۹۱۹ء
درآمد	۱۲۷ء۵	۹۵ء۶	۷۳ء۱	۶۳ء۸	۵۱ء۹	۴۶ء۹
برآمد	۱۶۶	۱۱۹	۱۲۹ء۱	۱۴۰ء۹	۱۳۰ء۶	۱۱۳ء۵

یہ معلوم کرنے کے لئے کہ تجارت کی مقدار پر جنگ کے اثرات کیا پڑے، ص ۲۳۵
قیمتوں کے اس اضافے کا لحاظ کرنا ضروری ہے جو جنگ کے زمانے میں

[۱] ملاحظہ ہو لیس، جی، ہینڈ کیر کی کتاب موسوم بہ "جنگ عظیم کے معاشی نتائج و عواقب" صفحہ ۴۴ تا صفحہ ۴۵۔

رونما ہوا اس کا اطلاق خاص طور پر درآمد پر ہوتا ہے جس کی مالیت میں برآمد کے مقابلے میں بدرجہا اضافہ ہوا۔ اگر سنہ ۱۹۱۳ء تا ۱۹۱۴ء کی برآمد اور درآمد کی قیمتوں کو ۱۰۰ مانا جائے تو سنہ ۱۹۱۸ء تا ۱۹۱۹ء میں جہاں درآمد کی مالیت ۲۶۸ تک بڑھی وہاں برآمد کی مالیت میں صرف ۱۵۰ تک اضافہ ہوا۔ اگر برآمد اور درآمد کی صرف درج شدہ مالیتوں ہی کا لحاظ کیا جائے تو اوپر کی جدول (۱) سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ تجارت خارجہ کے دونوں شعبوں میں جنگ عظیم کے آغاز پر کمی ہوگئی۔ اور یہ کہ گو برآمدی اشیاء کی مالیت میں سنہ ۱۹۱۶ء تا ۱۹۱۷ء کے بعد پھر اضافہ ہوا درآمدی اشیاء کی مالیت تمام زمانے یعنی سنہ ۱۹۱۸ء تا ۱۹۱۹ء میں بھی سال قبل از جنگ کے مقابلے میں کم رہی لیکن جدول (۲) سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ تجارت اور خاص کر درآمدی تجارت کی مقدار میں بہت زیادہ کمی ہوئی۔ اور جنگ کے پورے زمانے میں وہ مسلسل گھٹتی ہی گئی۔ یہاں ان اسباب کا مختصر طور پر ذکر کرنا مناسب ہوگا جنھوں نے یہ صورت حال پیدا کی جنگ کی وجہ سے دشمن ملکوں کے ساتھ تجارت بالکل رک گئی۔ جرمنی سے تجارت کا موقوف ہونا خاص اہمیت رکھتا تھا، اس لئے کہ زمانۂ قبل از جنگ میں برطانیہ کے بعد جرمنی ہی ہندوستان کا بہترین گاہک تھا۔ اسی کے ساتھ برطانیہ، فرانس اور بلجیم جیسے اتحادی ملکوں سے بھی زمانۂ قبل از جنگ کی سطح پر تجارت اس وجہ سے برقرار نہیں رکھی جاسکتی تھی کہ یہ ملک جنگ میں شریک تھے۔ رہے غیر جانب دار ملک تو ان سے تجارت پر اس غرض سے بندشیں عائد کی گئی تھیں کہ ہندوستان سے ان ملکوں کے ذریعے سے جرمنی کو اسلحہ اور جنگی سامان کے پہنچنے کو روکا جائے اور ہندوستان سے صرف اتحادی ملکوں کو رسد پہنچائی جائے اس سے زیادہ تکلیف دہ سبب یہ تھا کہ سمندروں سے دشمن کے جہازوں کے ہٹ جانے اور جنگی ضرورتوں کی فراہمی کا بار باقی ماندہ جہازوں پر پڑ جانے سے باربرداری کے کرایے میں بہت نمایاں اضافہ ہوگیا۔ جہازوں کی کمی نے ہندوستان کو خاص طور پر متاثر کیا، اس لئے کہ یورپ کو خام اشیاء بھیجے

والے دوسرے ملکوں مثلاً ارجن ٹائن، برازیل، کینیڈا، اور ریاستہائے متحدہ امریکا کے مقابلے میں ہندوستان مغربی یورپ سے بہت زیادہ دور واقع تھا۔ اس عامل نے اس فائدے کو بڑی حد تک زائل کر دیا جو ہندوستان اپنی اشیاء کی یورپ میں بڑھی ہوئی مانگ سے دوسری صورت میں حاصل کر سکتا تھا۔ "ایمڈن" اور "کانگسبرگ" کی تباہ کن کارروائیوں کے باعث سمندر غیر محفوظ ہو گئے تھے اور تجارت خارجہ درہم و برہم ہو گئی تھی۔ چنانچہ ان وجوہ نے بھی تجارت کی رفتار میں رکاوٹ پیدا کی۔ لیکن ملک خود کو بہت جلد جنگ کے حالات کے مطابق بنانے لگا۔ خندقوں کی جنگ کے لئے ریت کے تھیلوں کی اور سپاہیوں کے جوتوں کے لئے چمڑے کی بہت بڑی مقدار میں ضرورت تھی اس مانگ نے برآمد کے حق میں بہت بڑے محرک کا کام کیا۔ کونسل بلوں کی فروخت کی کمی سے برآمد کے مالیہ کے بارے میں جو مشکلات پیدا ہو گئی تھیں وہ رونما نہ ہوتیں اور حکومت برآمد پر نگرانی عائد نہ کرتی تو برآمدی تجارت میں اور بھی زیادہ اضافہ ہوتا۔ اگرچہ درآمدی تجارت میں اسی قسم کا احیاء رونما نہیں ہوا، پھر بھی ہندوستان کی منڈی میں جو کمی پیدا ہو گئی تھی وہ ریاستہائے متحدہ امریکا اور جاپان سے زیادہ مقدار میں اشیاء درآمد کئے جانے کی ص ۲۳۶
وجہ سے ایک حد تک پوری ہو گئی۔ اور اس موقعہ سے ان ملکوں نے پورا پورا فائدہ اٹھایا۔ غرض جنگ عظیم نے ہندوستانی تجارت پر جس قدر مخالف اثر ڈالا اتنا جاپان جیسے دوسرے ملکوں کی تجارت پر نہیں پڑا۔" ایک طرف ہندوستانی تجارت، جنگ کے اختتام تک، محض اس بات کی پر زحمت کوشش کرتی رہی کہ جنگ عظیم کے نقصان رساں اثرات سے نجات حاصل کرے جس نے تجارت کی توسیع کی توقع کو بے نتیجہ بنا دیا تھا، تو دوسری طرف التوائے جنگ تک جاپان کی برآمدی تجارت سہ گونہ سے بھی زیادہ بڑھ گئی تھی اور درآمدی تجارت میں ۲½ گونہ اضافہ ہو گیا تھا۔"[۱]

---

[۱] دیکھو پینڈ کر کی محولۂ بالا کتاب صفحہ ۵۵۔

لیکن ہندوستان کی جنگ کے زمانے کی تجارت خارجہ کی ایک خوش آیند خصوصیت یہ تھی کہ مصنوعات کی برآمد میں اضافہ ہوا، چنانچہ ۱۹۱۳ء تا ۱۹۱۴ء میں کل برآمدی تجارت کے مقابلے میں مصنوعات کی برآمد کا جو تناسب ۲۲ء۴ فی صد تھا وہ ۱۹۱۸ء تا ۱۹۱۹ء میں ۳۶ء۱ فیصد تک بڑھ گیا۔ اگرچہ کنیڈا جیسے دوسرے ملکوں کی حد تک یہ اضافہ اور بھی زیادہ نمایاں تھا۔ پہلے یہ بیان کیا جا چکا ہے کہ جنگ عظیم نے کپاس، سن، چرم، فولاد اور آہن جیسی ہندوستانی صنعتوں کے حق میں مصنوعی محرک کا کام کیا۔ چنانچہ مصنوعات کی برآمد میں اسی کی بدولت اضافہ ہوا۔ لیکن اگر ہندوستان اپنی منڈیوں سے غیر ملکی مسابقت کے عارضی طور پر ہٹ جانے سے فائدہ حاصل کرنے کے لیے پوری طرح تیار ہوتا تو وہ مصنوعات کی اور بھی زیادہ مقدار برآمد کر سکتا تھا۔ اس سلسلے میں اس خیال کی اصلاح کر دینا ضروری ہے کہ جنگ عظیم کی بدولت ہندوستان بہت خوشحال ہو گیا۔ ہندوستان کے موافق توازن تجارت میں جو غیر معمولی اضافہ ہوا وہ خالص نعمت ہی نہیں تھا۔ بلکہ اس کی وجہ سے زر کی مقدار میں زائد از ضرورت اضافہ ہو گیا، چنانچہ کاغذی زر اور روپے کے سکوں کی بڑی مقدار رائج ہو گئی۔[1] درآمد میں جبری کمی کی وجہ سے بہت سخت مشکلات رونما ہوئیں۔ گو بعض تاجروں نے خاصکر بڑے شہروں میں اپنی ضرورت اور اپنے مصرف سے بظاہر بہت زیادہ روپیہ کما لیا، لیکن اس کا کوئی ثبوت نہیں ہے کہ عام طور پر معیار زندگی میں اضافہ ہوا، اور یہ بالکل یقینی ہے کہ قیمتوں کے عظیم اضافے کی وجہ سے عوام کی بہت بڑی تعداد پر مضر اثر پڑا۔[2]

۱۰۔ زمانۂ بعد از جنگ کی تجارت ۱۹۱۹ء تا ۱۹۳۷ء

زمانۂ بعد از جنگ میں تجارت میں جو تغیر اور ترقی رونما ہوئی اس کی بحث کی تمہید کے طور پر مندرجۂ ذیل اعداد کارآمد ثابت ہو سکتے ہیں۔

[1] اس مسئلے کی زیادہ مفصل بحث کے لیے دیکھو باب۔

[2] دیکھو ہینڈ بیکر کی کتاب محولۂ بالا صفحہ ۴۶ تا صفحہ ۴۷۔

کئی دوسرے ملکوں کی طرح ہندوستان میں بھی زمانۂ بعد از جنگ کے ابتدائی حصہ کی امتیازی خصوصیت یہ تھی کہ زمانۂ جنگ میں برآمد پر جو بندشیں عائد کی گئی تھیں ان میں سے اکثر کے ہٹا لیے جانے کی وجہ سے نیز اس وجہ سے کہ جہازی بار برداری کے کرایے میں کمی ہوئی اور غنیم ملکوں کے ساتھ تجارتی تعلقات بتدریج دوبارہ قائم ہوگئے، تجارتی گرم بازاری رونما ہوئی۔

کل اشیا بہ شمول سرکاری سامان کی بحری تجارت کی مالیت بحساب کرور روپیہ

سال	درآمد	برآمد	خالص برآمد[۱]
سنہ ۱۹۱۹ تا سنہ ۱۹۲۰	۲۲۱،۷۰	۳۳۶،۰۲	+۱۱۴،۳۲
سنہ ۱۹۲۰ تا سنہ ۱۹۲۱	۳۴۷،۵۶	۲۶۷،۷۶	-۷۹،۸۰
سنہ ۱۹۲۱ تا سنہ ۱۹۲۲	۲۸۲،۵۹	۲۴۸،۶۵	-۳۳،۹۴
سنہ ۱۹۲۲ تا سنہ ۱۹۲۳	۲۴۶،۱۹	۳۱۶،۰۷	+۶۹،۸۸
سنہ ۱۹۲۳ تا سنہ ۱۹۲۴	۲۳۷،۱۸	۳۶۳،۳۷	+۱۲۶،۱۹
سنہ ۱۹۲۴ تا سنہ ۱۹۲۵	۲۵۳،۳۷	۴۰۰،۲۴	+۱۴۶،۸۷
سنہ ۱۹۲۵ تا سنہ ۱۹۲۶	۲۳۶،۰۰	۳۸۶،۸۲	+۱۵۰،۸۲
سنہ ۱۹۲۶ تا سنہ ۱۹۲۷	۲۴۰،۸۲	۳۱۱،۰۵	+۷۰،۲۳
سنہ ۱۹۲۷ تا سنہ ۱۹۲۸	۲۶۱،۵۳	۳۳۰،۲۶	+۶۸،۷۳
سنہ ۱۹۲۸ تا سنہ ۱۹۲۹	۲۶۳،۴	۳۳۹،۱۵	+۷۵،۷۵
سنہ ۱۹۲۹ تا سنہ ۱۹۳۰	۲۴۹،۷۱	۳۱۸،۹۹	+۶۹،۲۸
سنہ ۱۹۳۰ تا سنہ ۱۹۳۱	۱۷۳،۰۶	۲۲۶،۵۰	+۵۳،۴۴
سنہ ۱۹۳۱ تا سنہ ۱۹۳۲	۱۳۰،۰۴	۱۶۱،۲۰	+۳۱،۱۶
سنہ ۱۹۳۲ تا سنہ ۱۹۳۳	۱۳۵،۰۲	۱۳۶،۰۷	+۱،۰۵
سنہ ۱۹۳۳ تا سنہ ۱۹۳۴	۱۱۷،۳۱	۱۵۰،۲۳	+۳۲،۹۲
سنہ ۱۹۳۴ تا سنہ ۱۹۳۵	۱۳۴،۵۹	۱۵۵،۰۴	+۲۰،۴۵
سنہ ۱۹۳۵ تا سنہ ۱۹۳۶	۱۳۴،۴۳	۱۶۴،۲۹	+۲۹،۸۶
سنہ ۱۹۳۶ تا سنہ ۱۹۳۷	۱۲۵،۲۴	۲۰۳،۳۷	+۷۷،۱۳

۲۳۷

[۱] گزشتہ سات سال میں سرکاری سامان کو خارج کر کے خانگی تجارتی مال (بحری تجارت) کی خالص

مغربی ملکوں میں صنعتوں کی تنظیم جدید کے لیے ہندوستانی پیداوار کی مانگ بھی بہت زیادہ تھی۔ اگر ہندوستان میں ریلوں کی مصروفیت دوسرے کاموں میں زیادہ نہ ہوتی، قیمتیں اعلیٰ نہ ہوتیں، مزدوروں کے جھگڑے رونما نہ ہوتے، مبادلات خارجہ مستحکم ہوتے، روپے کی قیمت مبادلہ میں اضافہ نہ ہوتا اور سنہ ۱۹۱۸ تا سنہ ۱۹۱۹ کی بارش کی کمی کے باعث غلے کی برآمد پر بندشیں عائد نہ کی جاتیں تو، تجارت کا احیاء خاصکر برآمد کی حد تک اور بھی زیادہ نمایاں ہوتا۔ بہرحال زمانۂ بعد از جنگ کی تجارتی گرما گرمی بہت تیز رفتار تھی، اور یہ ناگزیر تھا کہ بہت زمانہ گزرنے سے قبل سرد بازاری اس کی جگہ لے۔ چنانچہ سال سنہ ۱۹۲۰ تا سنہ ۱۹۲۱ کے آخری حصے میں اس کی علامتیں صاف طور پر نمایاں ہوگئیں۔ برآمدی تجارت پہلے متاثر ہوئی برطانیہ عظمیٰ، ریاستہائے متحدہ امریکہ اور جاپان ہندوستان کے بہترین گاہکوں میں سے تھے۔ ان کی منڈیاں ہندوستانی پیداوار سے بھر گئیں اور ان کی مانگ میں خاص کمی رونما ہوئی۔ مرکزی یورپ کے ملک زمانۂ قبل از جنگ میں ہندوستانی پیداوار کے لیے بہت ہی قابل قدر منڈی رہ چکے تھے، اور ان کو ہندوستانی پیداوار کی اب بھی سخت ضرورت تھی۔ لیکن چونکہ ان کے ذرایع تباہ ہوگئے تھے اور قوت خرید میں کمی ہوگئی تھی اس لیے وہ خریداری نہ کر سکتے تھے ان ملکوں میں زر کی مسلسل افراط ہوتی رہی، غیر ملکی زروں کے اعتبار سے ان کے زر کی قیمت میں غیر معمولی کمی ہوگئی تھی اور اس کے ساتھ ان میں یہ قابلیت نہ رہی تھی کہ غیر ممالک میں اعتبار حاصل کریں۔ ان سب باتوں کا نتیجہ یہ ہوا کہ ان کی حالت بد سے بدتر ہوگئی۔ سنہ ۱۹۲۰ء میں

بقیہ حاشیہ صفحہ گزشتہ برآمد (یعنی وہ فاضل برآمد جو مجموعی برآمد میں سے مجموعی درآمد کو منہا کرنے کے بعد ہوئی) حسب ذیل ہوئی: سنہ ۱۹۳۰ تا سنہ ۱۹۳۱ میں ۶۱ کرور روپیہ؛ سنہ ۱۹۳۱ تا ۱۹۳۲ء میں ۳۴ کرور روپیہ؛ سنہ ۱۹۳۲ تا سنہ ۱۹۳۳ میں ۴ کرور روپیہ؛ سنہ ۱۹۳۳ تا سنہ ۱۹۳۴ میں ۳۵ کرور روپیہ؛ سنہ ۱۹۳۴ تا سنہ ۱۹۳۵ میں ۲۳ کرور؛ سنہ ۱۹۳۵ تا سنہ ۱۹۳۶ میں ۳۱ کرور روپیہ؛ سنہ ۱۹۳۶ تا سنہ ۱۹۳۷ میں ۷۸ کرور روپیہ۔

ہندوستان میں بارش غیر اطمینان بخش ہوئی اور غذائی اشیاء کی قیمتیں چڑھ گئیں۔ اس لیے یہ ضروری ہوگیا کہ غذائی اشیاء کی برآمد پر بندش کو جاری رکھا جائے۔ جاپان میں سخت تجارتی بحران رونما ہوا جس کی وجہ سے جاپان کو ہندوستانی کپاس کی برآمد رک گئی۔ حکومت نے بے بنگٹن اسمتھ کمیٹی[1] کی سفارش پر
ص ۲۳۸ روپے کی قیمت مبادلہ سونے میں ۲ شلنگ پر مستحکم کرنے کی جو بد انجام کوشش کی اس نے برآمدی تجارت کو جو پہلے سے کمزور تھی اور بھی مفلوج کردیا۔ برخلاف اس کے درآمدی تجارت میں بہت تیزی کے ساتھ اضافہ ہوا۔ جنگ کے زمانے میں درآمدی اشیاء کی حد تک ہندوستان کی مانگ تشنہ رہ گئی تھی اور کلوں اور دوسری مصنوعات کی فرمائشیں جنگ کے زمانے میں اور التوائے جنگ کے بعد اس شرط کے ساتھ روانہ کی گئی تھیں کہ کارخانے والے اپنی سہولت کے لحاظ سے مال روانہ کریں۔ یہ مال اب ملک میں آنا شروع ہوگیا۔ اعلیٰ شرح مبادلہ نے بھی درآمدی تجارت کے حق میں طاقتور محرک کا کام کیا اور غیر ملکی مصنوعات کے لیے کثیر مقدار میں فرمائشیں روانہ کی گئیں۔ اس لیے یہ کوئی تعجب کی بات نہیں کہ توازن تجارت ہندوستان کے بہت زیادہ مخالف ہوگیا۔ چنانچہ اس کی مقدار ۱۹۲۰ء تا ۱۹۲۱ء میں ۸۰ء۷۹ کرور روپیہ اور اس کے بعد کے سال ۴۹ء۳۳ کرور روپیہ تھی۔ ۱۹۲۱ء تا ۱۹۲۲ء میں کساد بازاری دور نہیں ہوئی، اور روپے کی قیمت کے گر جانے اور اس کو دو شلنگ کی شرح پر مستحکم کرنے کی ناکامی کی وجہ سے سامان درآمد کرنے والوں کو بھاری نقصان اٹھانا پڑا۔

۱۹۲۲ء تا ۱۹۲۳ء کے بعد بحالی کے آثار نمودار ہوئے۔ کم از کم درآمدی تجارت کی حد تک معمولی حالات کی طرف بحالی کا میلان ۱۹۲۹ء تا ۱۹۳۰ء تک مسلسل نمایاں رہا۔ تدریجی بحالی کے لیے جو اسباب کام کررہے تھے وہ یہ تھے کہ یورپین ملکوں کے زر بتدریج مستحکم ہورہے تھے، وسطی یوروپ کے ملکوں کی اعتباری حیثیت میں

[1] دیکھو باب (۷)۔

اصلاح و ترقی ہو رہی تھی اور سنہ ۱۹۲۴ء میں تاوان کے مسئلے کا تصفیہ "ڈاز اسکیم" کے ذریعہ سے ہوگیا تھا۔ یہاں یہ کہہ دینا مناسب ہوگا کہ مجلس اقوام نے آسٹریا اور ہنگری کے زرِ زر کے استحکام میں مدد دے کر بحالی کی ترقی کی رفتار کو تیز کرنے میں مفید مدد کی۔ گو صورتِ حال کی اصلاح ہوگئی لیکن وہ پوری طرح اطمینان بخش ہرگز نہیں ہوئی جس کا باعث دوسرے اسباب کے منجملہ ایک یہ واقعہ تھا کہ بین قومی مالی مسئلہ، صورتِ حال پر چھایا ہوا تھا اور یورپ کو ابھی تک زمانۂ جنگ کے ترکے یعنی محصولات کی بندشوں سے چھٹکارا نہیں ملا تھا۔ اسی کے ساتھ محصولات کی شرحوں میں غیر معمولی تغیرات ہو رہے تھے۔ اور اعتبار، پیدائش دولت اور قوتِ خرید میں انقباض پایا جاتا تھا۔ لیکن یورپ کے علاوہ دوسرے ملکوں کے معاشی حالات میں زیادہ استحکام پیدا ہو رہا تھا۔ چنانچہ برطانیہ عظمیٰ کو کوئلے کی کانوں کی طویل ہڑتال کے پستی پیدا کرنے والے اثرات سے افاقہ ہوگیا تھا، اٹلی معیار طلا پر واپس آگیا تھا، اور فرانسیسی مبادلہ بڑی حد تک مستحکم ہوگیا تھا۔ یہ ترقی سنہ ۲۹-۱۹۲۸ء تک جاری رہی۔ لیکن اس کے بعد ہی ایسی کساد بازاری رونما ہوئی جو اپنی وسعت کے اعتبار سے عالمگیر اور بے نظیر تھی۔

۷۔ عالمی معاشی کساد بازاری کے زمانے میں ہندوستان کی تجارت ص ۲۳۹

وال اسٹریٹ کی حالت اچانک سقیم ہوتے ہی اکتوبر سنہ ۱۹۲۹ء میں تجارت میں زوال کا میلان شروع ہوا اور اس کے بعد ہی دنیا کے اکثر ملکوں میں بھی پھیل گیا۔ سنہ ۱۹۲۹ء تا سنہ ۱۹۳۴ء تک سات سال کے دوران میں تجارتی کساد بازاری کا دور دورہ رہا جس کے اسباب کا حسب ذیل خلاصہ کیا جا سکتا ہے:۔ (۱) خام اشیاء اور مصنوعات کی حد تک عام طور پر اور خام اشیا کی حد تک خاص طور پر صرف کی معمول شرح کے مقابلے میں پیدائش کی شرح بہت زیادہ رہی۔ (۲) مالی اسباب، خاص کر یہ کہ امریکا اور فرانس میں سونا جمع ہوگیا تھا، جس کا نتیجہ یہ ہوا کہ دوسرے ملکوں کے مرکزی بنکوں کے محفوظ ذخیروں میں کمی ہوگئی اور اس کے نتیجے کے طور پر ان بنکوں نے

زر کے اجرا میں تفریطی پالسی سے کام لینا شروع کیا یہاں تک کہ ستمبر ۱۹۳۱ء میں برطانیہ عظمیٰ نے معیار طلا کو ترک کردیا۔ چنانچہ ہندوستان اور اکثر دوسرے ملکوں نے بھی اس کی تقلید کی ۔ (۳) سیاسی بے اطمینانی اور بے چینی دنیا کے اکثر ملکوں، خاصکر ہندوستان، چین، جنوبی امریکا اور بعد میں چل کر دوسرے ملکوں میں پھیل گئی۔ مبادلات کی شرحوں کے غیر مستحکم ہوجانے کے زمانے میں جس کا آغاز تمام دنیا میں معیار طلا کے ترک کردیے جانے کی وجہ سے ہوا تجارت پر محصولوں، حصہ رسدی، مبادلے کی نگرانی وغیرہ کی شکل میں کئی بندشیں عائد تھیں اور ان کا اثر عالمی تجارت پر اور بھی زیادہ مضر پڑا ۔ ان سب عاملوں نے ہندوستان کی تجارت خارجہ کی راہ میں رکاوٹ پیدا کی ۔ چنانچہ اس واقعے کو صفحہ ۴۳۷ اور صفحہ ۴۴۳ پر مندرجہ جدولوں میں اور صفحہ ۴۴۴ اور ۴۴۷ پر مندرجہ جدول ۱۰۱۴ میں بخوبی واضح کردیا گیا ہے ۔ برآمدی اشیا کی مالیت کی کمی کا باعث زیادہ تر یہ تھا کہ زرعی خام اشیا[1] کی قیمتوں میں تباہ کن کمی ہوگئی تھی اور ہندوستان کی معیاری برآمدی اشیا کی غیرملکی طلب گھٹ گئی تھی۔ درآمدی اشیا کی مالیت کی کمی کا باعث زیادہ تر یہ تھا کہ ہندوستان میں صارفوں کی قوت خرید میں کمی ہوگئی تھی، ملک کی سیاسی صورت حال نازک ہوگئی تھی اور ملک کے اندر پارچہ اور شکر کی تیاری نے وسعت حاصل کرلی تھی جس کے حق میں امتیازی تامین کی اس پالسی نے محرک کا کام کیا جس کو ہندوستان نے ۱۹۲۴ء سے اختیار کر رکھا تھا۔

درآمدی اشیا کے مقابلے میں برآمدی اشیا کی کمی فطری طور پر بہت زیادہ رہی ۔ اس کا باعث یہ واقعہ تھا کہ زرعی پیداوار اور خام اشیا جن پر ہندوستانی برآمد کا بڑا حصہ مشتمل ہوتا تھا ان کی قیمتیں مصنوعات کی قیمتوں کے مقابلے میں جن پر ہندوستانی درآمدی اشیا کا بڑا حصہ مشتمل ہوتا تھا بہت زیادہ گرگئی تھیں۔ اگر برطانیہ کے معیار طلا سے ہٹ جانے کے بعد ہندوستان سے سونے کی

[1] دیکھو باب (۹)۔

بہت بڑی مقدار برآمد نہ کی جاتی تو ہندوستان کے موافق جو توازنِ تجارت تھا وہ گھٹ کر بہت ہی معمولی رہ جاتا تھا[1]۔ برآمدی تجارت کی کساد بازاری سب سے زیادہ شدید ۱۹۳۲ء میں رہی۔ چنانچہ برآمدی اشیا کی بالیت اس سال ۱۳۶ کروڑ روپے تک گھٹ گئی تھی اور تجارتی مال کی حد تک ظاہری توازنِ تجارت صرف بقدر ۳ کروڑ روپیہ تھا۔ موافق توازنِ تجارت کے اس قدر کم ہو جانے کی اس سے پیشتر کوئی نظیر نہیں ملتی۔ عالمی کساد بازاری کی بدترین حالت ۱۹۳۲ء میں ختم ہوئی۔ چنانچہ ۱۹۳۳ء کے ابتدائی مہینوں میں زر کی قیمت گر جانے اور اس کی ارزانی کی وجہ سے اکثر ملکوں میں کاروباری گرماگرمی کا بہت بڑی حد تک احیاء ہوا۔ اسی کے ساتھ معاشی قومیت کا عام میلان رونما ہوا جس کے اثر کے تحت ہر ملک یہ کوشش کرنے لگا کہ اپنی منڈیوں کو اپنے قوم والوں کے لیے محفوظ رکھے، اور لندن میں (۱۹۳۳ء میں) عالمی معاشی و مالی کانفرنس منعقد ہوئی جو دنیا کے زروں کو مستحکم کرنے میں ریاستہائے متحدہ امریکہ کے مخالفانہ طرزِ عمل کے باعث ناکام رہی۔ ان دونوں باتوں کا نتیجہ یہ ہوا کہ دنیا کی تجارت کی بحالی میں رکاوٹ پیدا ہو گئی۔ حد ۲۴۰

صدر جمہوریہ امریکا روزویلٹ کی "بحالی کی تجویز" میں مالیہ اور صنعت کو اشتراکیت کے اصول پر ڈھالنے کا جو عظیم الشان تجربہ کیا گیا اس نے جہاں دنیا کی قیمتوں پر کسی حد تک مفید اثر ڈالا وہیں دنیا کی اشیا کی قیمتوں کے قدرتی اور حقیقی اضافے کے آغاز کو دھندلا کر دیا، وہ اس طرح کہ امریکا میں زر کے افراطی اجرا کی توقع کی بنا پر سٹہ شروع ہوا جس کی وجہ سے قیمتوں میں بہت بڑا مصنوعی اضافہ ہو گیا۔ ڈالر کی قیمت کی بے ثباتی کے زمانے نے بڑھتی ہوئی بین قومی تجارت کی مشکلات کو غالباً اور بھی بڑھا دیا۔ "بحالی کی تجویز" نے بعض صورتوں میں موجودہ عدمِ تیقن میں اضافہ کر دیا اور کاروبار کے موجودہ ڈھنگ اور مروجہ طریق میں خلل پیدا کر دیا۔ گزشتہ چند سالوں کی تاریخ یہ بتلاتی ہے کہ اندرونی تنظیم اور سدھار کی

[1] - دیکھو فصل (۱۶) نیز باب (۸)۔

تدابیر معاشی بحالی کے لیے محرک بہم پہنچانے میں صرف محدود طریقے پر کامیاب ہوتی ہیں۔ پھر بھی بحیثیت مجموعی ۳۴-۱۹۳۳ء میں اس بات کی خفیف علامتیں پائی جاتی تھیں کہ مشکل دور سے نکلنے کا وقت قریب آگیا تھا اور یہ کہ کساد بازاری میں کم از کم کچھ اصلاح ہوئی تھی۔ جولائی تا اگست ۱۹۳۲ء میں جو شاہی معاشی کانفرنس منعقد ہوئی تھی اس میں حکومت ہند اور حکومت سلطنت متحدہ کے درمیان "راضی نامہ اوٹاوا" طے پایا اور اس کے نتیجے کے طور پر ترجیحی محصول عائد کیے گئے تھے۔ چنانچہ ہندوستان میں ۳۴-۱۹۳۳ء ان محصولوں کے عائد کیے جانے کے بعد پہلا سال تھا۔ اس راضی نامہ کے نتائج کی جانچ کے لیے دیکھو باب ۱۳۔ راضی نامۂ اوٹاوا سے قطع نظر کرتے ہوئے، ہندوستان کی صورت حال میں بعض قوانین کے حال ہی میں وضع ہونے کی وجہ سے بڑی حد تک تبدیلی ہوگئی ہے (دیکھو باب ۳)۔ ان قوانین کا مقصد یہ تھا کہ شدید جاپانی مسابقت سے بنٹا جائے۔ جاپان کے ساتھ جدید تجارتی راضی نامے کا طے پا جانا بہت اہمیت رکھتا تھا۔ چنانچہ راضی نامہ ۱۹۳۴ء کے اوائل میں نافذ ہوا (دیکھو باب ۱۳)۔ اس معاہدے کا اس غیر سرکاری گفت و شنید سے بہت گہرا تعلق تھا جس کے نتیجے کے طور پر "موڈی لیز" راضی نامہ طے پایا۔ چنانچہ آخری باب میں اس راضی نامے پر تبصرہ کیا گیا ہے۔ ۳۴-۱۹۳۳ء میں ہندوستان کی برآمدی تجارت اور ظاہری توازن تجارت میں کچھ ترقی نمودار ہوئی۔ لیکن زرعی حالت بڑی حد تک ویسے ہی رہی۔

۸۔ دنیا کی معاشی بحالی اور ہندوستان کی تجارت

۲۴۱ ۳۵-۱۹۳۴ء، ۳۶-۱۹۳۵ء اور ۳۷-۱۹۳۶ء میں معاشی بحالی کے تدریجی عمل میں مزید ترقی رونما ہوئی۔ شروع شروع میں اصلاح و ترقی خاص ملکوں یا صنعتوں تک محدود تھی۔ لیکن ۱۹۳۶ء میں ایسا معلوم ہوا کہ دنیا عظیم کساد بازاری کے تباہ کن حالات سے قطعی طور پر باہر نکل گئی۔ کئی اسباب نے اکثر اشیا کی قیمتوں میں اضافہ کر دیا۔ مثلاً بنیادی اشیاء کے ذخیروں کا ۱۹۳۴ء سے تدریجی طور پر ختم ہونا بعض بڑے تاجروں کا مختلف اشیا کی تیاری کی تنظیم کے لیے بندش کی تجویزوں کا اپنی

خوشی سے اختیار کر لینا، معیار طلا رکھنے والے ملکوں میں جن کی قیادت فرانس کر رہا تھا، حالات کا نازک ہو جانا اور ستمبر ۱۹۳۶ء میں سابقہ سونے کے سکوں کی قیمت کا گر جانا۔ ۱۹۳۷ء میں قیمتوں کا اضافہ نمایاں ہو گیا جس کا باعث ایک خاص عامل تھا۔ یعنی یہ کہ اکثر ملکوں کی حکومتوں نے اسلحہ پر بھاری رقمیں خرچ کرنی شروع کیں۔ چنانچہ ان بھاری مصارف نے بھاری صنعتوں کے حق میں بہت بڑے محرک کا کام کیا اور عام معاشی صورت حال پر بھی مفید اثر ڈالا۔ بحالی اب بھی زیادہ تر قومی نوعیت رکھتی تھی اور اس کی وجہ سے بین قومی تجارت میں اسی کے مثل ترقی نہیں ہوئی۔ چنانچہ ۱۹۲۹ء کے مقابلے میں ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں اس کی مقدار ۱۵ فیصد کم رہی۔ بین قومی تجارت کے حالات و شرائط کساد بازاری کے ختم کے زمانے سے زیادہ آزاد نہ تھے جب کہ خاص کر جرمنی اور اٹلی جن سے اکثر ملکوں نے اعلیٰ درآمدی محصول، حصۂ رسدی، تصفیہ حسابات کے راضی ناموں اور تجارت کو منظم کرنے کی دوسری تدابیر اختیار کر رکھی تھیں۔ حقیقت یہ ہے کہ گزشتہ چند سالوں میں دنیا کی تجارت کی نمایاں خصوصیات میں سے ایک یہ رہی ہے کہ دور رخا میلان روز افزوں ہے۔ کچھ سال ادھر سے خاصکر جب سے کہ براعظم یورپ کے زروں کی قیمت گھٹ گئی، تجارت کو زیادہ آزاد بنانے اور اس کی راہ سے مصنوعی رکاوٹوں کو دور کرنے کی تحریک نے خصوصاً دنیا کی تین بڑی جمہوریتوں یعنی انگلستان، فرانس اور امریکا میں زیادہ مقبولیت اور طاقت حاصل کر لی ہے۔ لیکن اس کے باوجود خیالات کی اس تبدیلی کے مادی نتائج بہت کم ظاہر ہوئے ہیں[1]۔

ہندوستان نے بھی بحالی کی طرف دنیا کے عام میلان کا ساتھ دیا۔ لیکن ہندوستان کے خاص خیالات کا باعث ہندوستان کی بحالی کی رفتار دوسرے ملکوں کے مقابلے میں کسی قدر مختلف تھی۔ باوجود اس کے کہ صنعتی کارخانے بہت تیزی کے ساتھ کھلے، ہندوستان اب بھی غالب حیثیت سے ایک زراعتی ملک ہے؛ اور اس کے باشندوں کی معاشی خوشحالی کا انحصار بڑی حد تک ہندوستان کے اندر

---

[1] ملاحظہ ہو ایک رپورٹ موسوم بہ "تبصرہ بر تجارت ہند برائے ۱۹۳۶ تا ۱۹۳۷ء" صفحہ ۱ و ۲۔

اور باہر کے زرعی حالات پر ہے۔ سنہ ۱۹۲۹ء میں جو کساد بازاری شروع ہوئی اس نے ہندوستان جیسے زرعی ملکوں کو بہت سخت نقصان پہنچایا اس لیے کہ بنیادی پیداوار کی قیمتوں میں اتنی کمی ہو گئی کہ اس سے پہلے کبھی نہ ہوئی تھی۔ یوں تو زرعی پیداوار کی قیمتوں کا اضافہ کچھ پہلے ہی شروع ہو چکا تھا، لیکن صرف سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء میں (ص ۲۴۲) ہندوستان کی زرعی پیداوار کی قیمتوں میں قابل لحاظ اور نمایاں اضافہ ہوا (اس سلسلے میں ملاحظہ ہو باب ۱۰)۔ تاہم اس سال کا اضافہ بھی اکثر اشیا کی حد تک سنہ ۱۹۲۸ء تا سنہ ۱۹۲۹ء کے مقابلے میں بدرجہا کم تھا۔ یہ نمایاں اصلاح و ترقی اس بحالی کا نتیجہ تھی جو بنیادی اشیا اور خام مال کی طلب میں رونما ہوئی تھی۔ صنعتی و زرعی پیداوار کی قیمتوں کے درمیان جو بل تھا وہ سنہ ۱۹۳۶ء کے وسط کے بعد سے خاص طور پر نمایاں ہو گیا، اور ہندوستان جیسے زرعی ملکوں کے معاشی حالات پر اس فرق کی تدریجی اصلاح کا مفید اثر پڑا۔ اس کے نتیجے کے طور پر ہندوستان کی تجارت خاصکر برآمدی تجارت میں بہت بڑی حد تک بحالی رونما ہوئی۔ یہ بات سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء کے لیے خاص طور پر صادق آتی ہے چنانچہ ایک سال پیشتر کے مقابلے میں کم و بیش ۶۳ کروڑ روپیہ کی ترقی ظاہر ہوئی۔ سنہ ۱۹۳۲ء تا سنہ ۱۹۳۳ء میں خانگی تجارتی مال کی حد تک ہندوستان کے موافق توازن تجارت ۳ کروڑ روپے تک گھٹ گیا تھا لیکن سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء میں ۷۸ کروڑ روپے تک بڑھ گیا۔[1] سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء میں برآمدی سامان کی مالیت ۱۹۶ کروڑ روپیہ تھی، پھر بھی یہ مقدار کساد بازاری سے پیشتر کے سال یعنی سنہ ۱۹۲۸ء تا سنہ ۱۹۲۹ء کے مقابلے میں ۱۴۳ کروڑ روپیہ یا ۴۱ فیصد کم تھی۔ اتنے بڑے گھاٹے کا باعث تمامتر یہ امر تھا کہ برآمد کردہ اشیا کی قیمتیں کم تھیں۔

---

[1] سنہ ۱۹۳۷ء تا سنہ ۱۹۳۸ء میں خاصکر اس سال کے آخری حصے میں ہندوستان کی تجارت کی ترقی میں کمی ہوئی اس کا باعث کسی حد تک یہ امر تھا کہ جاپان سے ہندوستان کی جو برآمدی تجارت تھی اس پر چین و جاپان کی جنگ کے اثرات پڑے اور کسی حد تک یہ امر تھا کہ عام کساد بازاری کا اثر ہندوستان پر پڑا۔ کپاس کی عالمی قیمت کے بڑی حد تک گر جانے کی وجہ سے بھی اس نتیجے کے پیدا ہونے میں مدد ملی۔ غرض ان سب کا نتیجہ یہ ہوا کہ موافق توازن تجارت سابقہ سال کے مقابلے میں گھٹ گیا۔

چنانچہ سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء میں اس کمی کا تناسب سنہ ۱۹۲۸ء تا سنہ ۱۹۲۹ء کے مقابلے میں ۴۱ فیصد تھا۔ سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء میں برآمد کردہ اشیا کی مجموعی مقدار سنہ ۱۹۲۸ء تا سنہ ۱۹۲۹ء کے مقابلے میں کچھ ہی زیادہ رہی۔ برخلاف اس کے سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء میں درآمدہ اشیا کی مالیت ایک سال پیشتر کے ۱۳۴ کرور روپے کے مقابلے میں ۱۲۵ کرور روپے تھی۔ سنہ ۱۹۲۸ء تا سنہ ۱۹۲۹ء میں درآمدہ اشیا کی مالیت ۲۵۳ کرور روپیہ تھی جس کے مقابلے میں سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء میں بقدر ۵۱ فیصد کمی ہوئی۔ لیکن اس کمی کا باعث صرف کسی حد تک قیمتوں کی کمی تھی۔ سنہ ۱۹۲۸ء تا سنہ ۱۹۲۹ء کے مقابلے میں درآمدہ اشیا کی قیمتوں میں صرف بقدر ۳۵ فیصد کمی ہوئی تھی اور اس لحاظ سے اس میں کوئی شبہہ نہیں کہ درآمدہ اشیا کی مقدار میں برآمد کردہ اشیا کے برعکس کساد بازاری سے پیشتر کی سطح کے مقابلے میں بہت زیادہ کمی ہوئی۔

۹۔ ہندوستانی تجارت کی مقدار

مندرجۂ ذیل جدول سے مذکورۂ بالا بیان کی تصدیق ہوتی ہے۔ تجارت کی مقدار کے تغیرات کو واضح کرنے کے لیے درآمدی و برآمدی اشیا کی مالیتوں کو ان مالیتوں کی بنیاد پر مرتب کیا گیا ہے جن کی تفصیل سنہ ۱۹۲۷ء تا سنہ ۱۹۲۸ء میں بحساب فی اکائی بتلائی جا چکی تھی اور ان کو ذیل میں درج کر دیا گیا ہے۔ سنہ ۱۹۲۷ء تا سنہ ۱۹۲۸ء کے مقابلے میں درآمدی و برآمدی اشیا کی قیمتوں کی سطح میں جو تغیرات ہوئے وہ بھی انڈکس نمبروں کے ذریعے سے بتلا دیے گئے ہیں اور یہ انڈکس نمبر اس سال کے اعداد سے ہر سال کی قلمبند کی ہوئی حقیقی مالیتوں کا مقابلہ کر کے حاصل کیے گئے ہیں۔ اگرچہ اعداد و شمار لازمی طور پر پوری طرح صحیح نہیں ہیں، پھر بھی ان سے ہندوستان کی تجارت اور قیمتوں کی رفتار کا تخمینی حال معلوم ہو جاتا ہے۔

ص ۲۲۳

تجارت کی مقدار اور قیمتوں کی سطح

سال	مقدار		قیمتوں کی سطح	
	برآمدی اشیا	درآمدی اشیا	برآمد	درآمد
	کروڑ روپیہ	کروڑ روپیہ		
سنہ ۱۹۲۷ء تا سنہ ۱۹۲۸ء	۳۱۹٫۲ (۱۰۰٫۰)	۲۴۹٫۸ (۱۰۰٫۰)	۱۰۰٫۰	۱۰۰٫۰
سنہ ۱۹۲۸ء تا سنہ ۱۹۲۹ء	۳۳۸٫۶ (۱۰۶٫۱)	۲۶۳٫۸ (۱۰۵٫۲)	۹۷٫۵	۹۶٫۴
سنہ ۱۹۲۹ء تا سنہ ۱۹۳۰ء	۳۴۴٫۶ (۱۰۸٫۱)	۲۵۸٫۴ (۱۰۳٫۴)	۹۰٫۲	۹۳٫۲
سنہ ۱۹۳۰ء تا سنہ ۱۹۳۱ء	۳۰۸٫۴ (۹۶٫۶)	۲۰۶٫۰ (۸۲٫۵)	۷۱٫۵	۸۰٫۰
سنہ ۱۹۳۱ء تا سنہ ۱۹۳۲ء	۲۶۳٫۳ (۸۲٫۵)	۱۷۶٫۳ (۷۰٫۶)	۵۹٫۲	۷۱٫۷
سنہ ۱۹۳۲ء تا سنہ ۱۹۳۳ء	۲۳۹٫۲ (۷۴٫۹)	۲۰۳٫۴ (۸۱٫۴)	۵۵٫۳	۶۵٫۲
سنہ ۱۹۳۳ء تا سنہ ۱۹۳۴ء	۲۷۵٫۲ (۸۶٫۲)	۱۸۱٫۷ (۷۲٫۷)	۵۳٫۵	۶۳٫۵
سنہ ۱۹۳۴ء تا سنہ ۱۹۳۵ء	۲۸۰٫۴ (۸۷٫۸)	۲۱۰٫۰ (۸۴٫۱)	۵۴٫۱	۶۳٫۰
سنہ ۱۹۳۵ء تا سنہ ۱۹۳۶ء	۲۸۳٫۱ (۸۸٫۴)	۲۱۶٫۴ (۸۶٫۶)	۵۶٫۹	۶۲٫۱
سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء	۳۴۳٫۹ (۱۰۷٫۴)	۱۹۹٫۴ (۷۹٫۸)	۵۷٫۲	۶۲٫۸

اس جدول سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ ہندوستان کی برآمدی اشیا کی مقدار ۱۹۲۷ء تا ۱۹۲۸ء اور ۱۹۲۹ء تا ۱۹۳۰ء کے درمیان قریب قریب ۸ فیصد بڑھنے کے بعد اکتوبر ۱۹۲۹ء میں فطری طور پر گھٹ گئی جب کہ کساد بازاری کا آغاز ہوا۔ انتہائی کمی ۱۹۳۲ء تا ۱۹۳۳ء میں رونما ہوئی۔ چنانچہ اس کا تناسب ۱۹۲۷ء تا ۱۹۲۸ء کی سطح کا ۷۵ فیصد اور ۱۹۲۸ء تا ۱۹۲۹ء کی سطح کا تقریباً ۷۱ فیصد تھا۔ ۱۹۳۳ء تا ۱۹۳۴ء سے اس تناسب میں بتدریج اضافہ شروع ہوا، ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں اضافہ خاص طور پر نمایاں ہوگیا۔ چنانچہ وہ ۱۹۲۸ء تا ۱۹۲۹ء کے عدد کے مقابلے میں ۱ فیصد زیادہ اور ۱۹۲۹ء تا ۱۹۳۰ء کے عدد کے مقابلے میں صرف ½ فیصد کم تھا۔ درآمدی اشیا کی مقدار ۱۹۲۷ء تا ۱۹۲۸ء کے مقابلے میں ۱۹۲۸ء تا ۱۹۲۹ء میں ۵ فیصد بڑھ گئی۔ ۱۹۳۱ء تا ۱۹۳۲ء میں ۱۹۲۷ء تا ۱۹۲۸ء کے مقابلے میں ۲۹ فی صد کم رہی۔ ۱۹۳۲ء تا ۱۹۳۳ء میں درآمدی تجارت میں کچھ ترقی ہوئی، لیکن دوسرے ہی سال اس میں پھر کمی ہوگئی اور ۱۹۳۱ء تا ۱۹۳۲ء کی کمترین مقدار سے کچھ ہی زیادہ تھی۔ ۱۹۳۴ء تا ۱۹۳۵ء اور ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ہندوستان میں کچھ زیادہ مقداریں درآمد کی گئیں چنانچہ ان کا تناسب ۱۹۲۷ء تا ۱۹۲۸ء کے عدد کے مقابلے میں ۸۴ فیصد اور ۸۷ فیصد تھا۔ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں درآمدی اشیا کی مقدار پھر کم ہوگئی، اور بنیادی سال (۱۹۲۷ء تا ۱۹۲۸ء) کا صرف ۸۰ فیصد رہی[۱]۔

۱۰۔ ہندوستان کی بحری تجارت کی خصوصیات

اب ہندوستان کی بحری تجارت کی اہم خصوصیات کو جانچنا مناسب ہوگا۔ مندرجۂ ذیل جدول (۱) اور جدول (۲) میں پانچ قسموں کے تحت خانگی درآمدی مال اور خانگی برآمدی مال کی مالیت بتلائی گئی ہے اور جدول (۳) اور جدول (۴) میں یہ بتلایا گیا ہے کہ برطانوی ہند میں جو اہم اشیا درآمد کی گئیں اور برطانوی ہند سے جو اہم اشیا برآمد کی گئیں ان کی تقابلی اہمیت کیا تھی۔ صـــ ۲۴۴

[۱] ملاحظہ ہو ایک رپورٹ موسومہ "تبصرہ بر تجارت ہند برائے ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء" صفحہ ۲۹۔

جدول (۱)

(درآمد)[۱]

بحساب کروڑ روپیہ

اشیا کی قسمیں	زمانۂ قبل از جنگ کا اوسط	زمانۂ جنگ کا اوسط	زمانۂ بعد از جنگ کا اوسط	سنہ ۱۹۳۵ء تا سنہ ۱۹۳۶ء	سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء
۱۔ غذائی اشیاء مشروبات اور تمباکو	۲۱٫۸	۲۶٫۴	۳۷٫۸	۱۳٫۲	۱۱٫۱
۲۔ خام اشیا پیداوار اور مال جو مصنوعات کی تعریف میں داخل نہیں ہے	۱۰٫۱	۹٫۹	۱۹٫۰	۱۹٫۲	۱۹٫۴
۳۔ مکمل یا غیر مکمل مصنوعات	۱۱۱٫۸	۱۰۸٫۲	۱۹۲٫۶	۹۹٫۴	۹۲٫۴
۴۔ زندہ حیوانات	۰٫۴	۰٫۵	۰٫۲	۰٫۳	۰٫۲
۵۔ ڈاک سے موصولہ سامان جس کی صراحت نہیں کی گئی ہے۔	۱٫۷	۲٫۸	۴٫۴	۲٫۴	۲٫۱
میزان	۱۴۵٫۸	۱۴۷٫۸	۲۵۴٫۰	۱۳۴٫۴	۱۲۵٫۲

۱۔ ملاحظہ ہو ایک رپورٹ موسوم بہ "تبصرہ بر تجارت ہند برائے سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء" صفحہ ۱۷۸۔۱۷۹۔

جدول (۲)

(برآمد)؎

بحساب کروڑ روپیہ

اشیاء کی قسمیں	زمانۂ قبل از جنگ کا اوسط	زمانۂ جنگ کا اوسط	زمانۂ بعد از جنگ کا اوسط	۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء	۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء
۱۔ غذائی اشیاء مشروبات اور تمباکو	۶۳ر۰	۵۹ر۶	۵۹ر۷	۳۷ر۱	۴۰ر۲
۲۔ خام اشیاء پیداوار اور خام مال جو مصنوعات میں شمار نہیں ہو سکتا۔	۱۰۴ر۶	۸۶ر۴	۱۴۵ر۹	۷۹ر۲	۱۰۲ر۶
۳۔ مکمل یا غیر مکمل مصنوعات	۵۰ر۶	۶۸ر۴	۷۷ر۹	۴۲ر۲	۴۹ر۸
۴۔ زندہ حیوانات	۰ر۳	۰ر۲	۰ر۳	۰ر۱	۰ر۱
۵۔ ڈاک کے ذریعے موصولہ سامان	۰ر۹	۱ر۳	۲ر۵	۱ر۹	۳ر۴
صدر میزان	۲۱۹ر۴	۲۱۵ر۹	۲۸۶ر۳	۱۶۰ر۵	۱۹۶ر۱

؎۔ تبصرہ بیع تجارت ہند برائے ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء صفحہ ۱۸۰، ۱۸۱۔

جدول ۱۱ تا ۱۴ میں اس بیان کی توضیح و تشریح اعداد میں کی گئی ہے جس کو بار بار دہرایا گیا ہے کہ ہندوستان کی برآمدی اشیا زیادہ تر غذائی اشیا اور خام مال پر اور درآمدی اشیا مصنوعات پر مشتمل ہوتی ہیں۔ ہم اوپر بیان کر چکے ہیں کہ موجودہ زمانے کے ہندوستان کی تجارت کی یہ خصوصیت گزشتہ صدی کے ابتدائی ذہوں کی تجارت خارجہ کی خصوصیت سے کس طرح نمایاں تضاد رکھتی ہے، اور اس کا بھی ذکر کر چکے ہیں کہ کس طرح ایک خصوصیت سے دوسری خصوصیت میں بتدریج تبدیلی ہوئی۔ اس سوال پر بھی بحث کی جا چکی ہے کہ ہندوستان سے غذائی اشیا اور خام مال برآمد کرنے کے بارے میں کون سی پالیسی اختیار کرنی چاہیے۔ ؎۱ ص ۲۲۵
اسی طرح گزشتہ بابوں میں اس بات پر امکانی شد و مد کے ساتھ زور دینے میں کوئی موقع ہاتھ سے جانے نہیں دیا گیا کہ ملک میں صنعتی ترقی کی رفتار کو تیز کرنا نہ صرف مناسب بلکہ ضروری ہے، تاکہ غیر ملکی مصنوعات پر موجودہ زمانے میں ہمارا جو انحصار ہے اس میں بڑی حد تک کمی ہو جائے۔

جنگ عظیم سے بہت پیشتر ہی سے اس سمت میں خفیف سی اصلاح و ترقی رونما ہوئی۔ چنانچہ مجموعی برآمدی اشیا کے مقابلے میں مصنوعات کی برآمد کا تناسب بتدریج بڑھ گیا تھا، اگرچہ زمانۂ قبل از جنگ کے مثل اس وقت بھی برآمدی سامان کا بیشتر حصہ غذائی اشیا اور خام مال پر مشتمل تھا جنگ عظیم کے زمانے میں ان اسباب کی بنا پر جن کو پہلے بیان کیا جا چکا ہے۔ اس تناسب میں خاصا اضافہ ہو گیا۔ چنانچہ ۱۹۱۳ء تا ۱۹۱۴ء میں تناسب ۲۲٫۴ فیصد تھا اور ۱۹۱۸ء تا ۱۹۱۹ء میں ۳۶٫۰۰ فیصد تک بڑھ گیا۔

لیکن یہ ظاہر ہے کہ کچھ اصلاح و ترقی کے باوجود ہندوستان کی تجارت کی نمایاں خصوصیات ابھی تک اساسی طور پر وہی ہیں جو کہ اوپر بیان کی جا چکی ہیں۔ چنانچہ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں درآمدی اشیا کا

؎۱ ۔ ملاحظہ ہو جلد اول باب ۲ ۔

۷۳ر۹ فیصد مکمل یا غیر مکمل مصنوعات پر اور برآمدی اشیا کا قریب ۷۳ر۹ فیصد خام مال اور غذائی اشیا پر مشتمل تھا۔

۱۱۔ درآمد و برآمد کا سرسری تجزیہ سنہ ۱۹۳۵-۳۶ء اور سنہ ۱۹۳۶-۳۷ء۔

(۱) درآمد۔ جدول (۳) سے معلوم ہوگا کہ درآمدی اشیا میں سوت اور سوتی کپڑوں کو خاص حیثیت حاصل ہے، اگرچہ ان کا تناسب مجموعی درآمدی اشیا کے مقابلے میں زمانۂ قبل از جنگ کا پنج سالہ اوسط یعنے ۳۶ فیصد سے سنہ ۱۹۳۵-۳۶ء میں ۲۰ر۷۶ فیصد تک اور سنہ ۱۹۳۶-۳۷ء میں ۱۸ر۶۳ فیصد تک گھٹ گیا۔ باب (۲) میں ہم یہ بیان کر چکے ہیں کہ سوتی کپڑوں کی درآمد میں نمایاں کمی ہونے کے کیا اسباب تھے۔ سنہ ۱۹۳۵-۳۶ء میں سوتی مصنوعات کی درآمد کی مجموعی مالیت ½ ۲۱ کروڑ روپے تھی لیکن سنہ ۱۹۳۶-۳۷ء میں یعنے دوسرے ہی سال درآمدہ سوتی مصنوعات کی مجموعی مالیت ۱۸ کروڑ روپے تک گھٹ گئی تھی۔ اس عام کمی میں سوت اور سوتی کپڑے دونوں شریک تھے۔ سنہ ۱۹۳۶-۳۷ء میں سوت اور سوتی دھاگا ۲ کروڑ ۵۵ لاکھ روپے کی مالیت کا درآمد کیا گیا، اور یہ مالیت جس مقدار کی نمایندگی کر رہی تھی وہ وزن میں ۲۸ر۵ ملین پاونڈ تھی۔ اس سے پیشتر کے سال کے مقابلے میں وزن میں ۱۶ ملین پاونڈ یا ۳۶ فیصد اور مالیت میں ۱ کروڑ ۱۶ لاکھ روپے یا ۳۱ فیصد کی کمی ہوئی۔ یہ کمی زیادہ تر بھورے رنگ کے سوت کی درآمد میں ظاہر ہوئی۔ اس کے برخلاف سفید، رنگین اور ملائم اور چمکیلے سوت کی درآمد میں نسبتہً زیادہ کمی نہیں ہوئی۔ سنہ ۱۹۳۵-۳۶ء میں درآمدہ خام کپاس کی مقدار ۷۷ ہزار ٹن اور مالیت ۶ کروڑ ۴۷ لاکھ روپے تھی لیکن سنہ ۱۹۳۶ تا ۱۹۳۷ء میں مقدار ص ۲۴۸
۶۵ ہزار ٹن اور مالیت ۵ کروڑ ۸۵ لاکھ روپے تک گھٹ گئی۔ اس کپاس کو درآمد کرنے کی ضرورت اس وجہ سے ہوتی ہے کہ یہاں اس سے اعلیٰ درجے کا مہین سوت تیار کیا جاتا ہے اور باریک اور لانبے ریشے کی کپاس جس سے یہ تیار ہوتا ہے دستیاب نہیں ہوتا۔

سوت اور سوتی مصنوعات کی درآمد کے بعد اہمیت میں دوسرے درجے پر کلیں اور کلوں کا سامان، دھاتیں اور کچی دھاتیں ہیں۔ کلوں

جدول (۳) درآمد (الف)

مندرجۂ ذیل جدول[1] میں یہ بتلایا گیا ہے کہ برطانوی ہند میں جو اہم اشیا سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء میں اور پانچ سابقہ سالوں میں درآمد کی گئیں ان کی تقابلی اہمیت کیا ہے۔ (اعداد بہ شکل لاکھ روپے دیے گئے ہیں)۔

اشیا	سنہ ۱۹۲۹ء تا سنہ ۱۹۳۰ء	سنہ ۱۹۳۲ء تا سنہ ۱۹۳۳ء	سنہ ۱۹۳۳ء تا سنہ ۱۹۳۴ء	سنہ ۱۹۳۴ء تا سنہ ۱۹۳۵ء	سنہ ۱۹۳۵ء تا سنہ ۱۹۳۶ء	سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء	۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء کے مجموعی درآمد مال کا فیصد
سوت اور سوتی کپڑے	۶۲۹۰	۳۴۰۸	۲۱۳۰	۲۷۰۵	۲۷۹۰	۲۳۳۳	۱۸ر۶۳
کلیں اور چکی کا سامان	۱۸۲۲	۱۰۵۴	۱۲۷۷	۱۲۶۳	۱۳۶۸	۱۴۱۴	۱۱ر۲۹
دھات اور کچی دھات	۲۳۶۲	۹۷۳	۹۵۰	۱۱۳۸	۱۲۰۳	۹۶۹	۷ر۷۳
تیل اور روغن	۱۱۶۸	۸۰۰	۶۷۵	۶۹۷	۷۲۵	۷۲۵	۵ر۷۹
مختلف قسم کی سواریاں	۱۰۸۵	۳۸۲	۴۷۷	۶۶۰	۶۹۲	۶۵۸	۵ر۲۵
آلات، اوزار اور ساز و سامان	۵۳۸	۳۸۵	۴۰۲	۴۷۳	۵۱۸	۵۱۹	۴ر۱۵
مصنوعی ریشم	—	۴۱۶	۲۷۴	۳۵۹	۳۱۶	۳۸۶	۳ر۰۸
رنگائی کا سامان وغیرہ	۵۶۴	۲۹۳	۲۷۲	۲۸۹	۳۱۲	۳۲۰	۲ر۵۶
رنگ	۲۴۳	۲۵۰	۲۴۶	۳۰۸	۳۲۴	۳۰۱	۲ر۴۱
آہنی سامان	۵۰۷	۲۹۹	۲۸۸	۳۰۵	۳۲۷	۲۸۹	۲ر۳۱
خام اون اور اونی مصنوعات	۴۲۸	۲۹۶	۲۵۵	۳۸۶	۲۷۹	۲۸۷	۲ر۲۹
کاغذ اور دفتی	۳۷۲	۲۸۶	۲۶۳	۲۷۳	۲۹۹	۲۸۲	۲ر۲۵
کیمیائی اشیا	۲۷۹	۲۷۱	۲۷۰	۲۹۲	۳۱۲	۲۷۲	۲ر۱۷
خام ریشم اور ریشمی مصنوعات	۴۵۸	۴۳۳	۳۵۹	۳۳۷	۲۷۸	۲۴۲	۱ر۹۳
شراب	۳۷۷	۲۲۶	۲۲۷	۲۳۶	۲۴۸	۲۴۰	۱ر۹۱
ربر کی مصنوعات	۳۳۳	۱۹۸	۱۸۸	۲۰۶	۲۰۷	۲۱۱	۱ر۶۹
ادویات	۲۲۶	۱۸۶	۱۹۳	۱۹۲	۲۱۱	۲۰۷	۱ر۶۵
گرم مسالے	۳۲۶	۱۷۳	۱۵۶	۱۵۵	۱۶۲	۱۸۸	۱ر۵۰
میوے اور ترکاریاں	۱۸۳	۱۱۷	۱۰۰	۱۳۰	۱۳۳	۱۴۲	۱ر۱۳
شیشہ و آلات	۲۵۲	۱۴۲	۱۲۲	۱۳۳	۱۳۹	۱۲۸	۱ر۰۲
بے جڑے ہوئے قیمتی پتھر (نگینے) اور موتی	۱۱۰	۸۴	۷۵	۵۰	۴۸	۹۸	۰ر۷۸
رنگ اور رنگریزی کا سامان	۱۴۷	۹۲	۹۲	۹۷	۱۰۲	۹۷	۰ر۷۷
تمباکو	۲۷۰	۹۷	۷۲	۶۲	۶۲	۸۱	۰ر۶۵
کھاد	۹۹	۵۳	۵۲	۶۷	۷۱	۸۰	۰ر۶۴
لباس	۱۷۱	۸۴	۸۲	۸۲	۷۱	۸۰	۰ر۶۴
سامان تحریر	۱۰۵	۷۲	۶۶	۶۹	۷۶	۷۵	۰ر۶۰
غلہ، دال اور آٹا	۵۴۲	۷۱	۸۴	۲۶۶	۱۶۲	۷۲	۰ر۵۷
تعمیر اور انجینیری کا سامان	۱۳۴	۴۷	۶۴	۶۰	۷۳	۶۷	۰ر۵۴
سنگار کا سامان	۷۳	۵۸	۵۷	۶۴	۶۶	۶۷	۰ر۵۴
آلات حرب گولہ بارود اور فوجی ذخائر	۶۵	۴۴	۴۳	۴۳	۴۹	۶۶	۰ر۵۳
خردہ فروش بزاز اور بساطی کی دکان کا سامان اور ٹوپی اور کلاہ سازی کا سامان	۱۰۴	۶۸	۵۵	۶۷	۵۹	۶۴	۰ر۵۱
دوسری متفرق اشیا	۴۴۴۷	۸۷۰	۱۶۷۰	۱۸۶۵	۱۷۵۱	۱۵۶۴	۱۲ر۴۹
درآمدہ اشیا کی مجموعی مالیت	۲۴۰۸۰	۱۳۲۵۸	۱۱۵۳۶	۱۳۲۲۹	۱۳۴۴۳	۱۲۵۲۴	۱۰۰ر۰۰

[1] اس کے اعداد ایک رپورٹ موسوم بہ "تبصرہ بر تجارت ہند برائے سنہ ۱۹۲۹ء تا سنہ ۱۹۳۰ء اور سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء" سے لیے گئے ہیں۔

جدول (۴) برآمد (ب)

مندرجۂ ذیل جدول[1] میں یہ بتلایا گیا ہے کہ برطانوی ہند سے ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں اور پانچ سابقہ سالوں میں جو اہم اشیا برآمد کی گئیں انکی تقابلی اہمیت کیا ہے۔ (اعداد لاکھ روپے کی شکل میں دیے گئے ہیں)

۴۴۷

اشیا	۱۹۲۹ء تا ۱۹۳۰ء	۱۹۳۲ء تا ۱۹۳۳ء	۱۹۳۳ء تا ۱۹۳۴ء	۱۹۳۴ء تا ۱۹۳۵ء	۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء	۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء	۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء کے مجموعی برآمد کردہ مال کا فیصد
کپاس اور سوت کا گوڈڑ	۶۵۶۰	۲۰۷۰	۲۷۹۱	۳۵۴۵	۳۴۴۷	۴۵۱۷	۲۳٫۰۳
سوتی مصنوعات	۷۱۹	۳۲۹	۲۷۳	۲۶۵	۲۹۳	۳۷۸	۱٫۹۳
خام سن	۲۷۱۷	۹۷۳	۱۰۹۳	۱۰۸۷	۱۳۷۱	۱۴۷۷	۷٫۵۳
سن کی مصنوعات	۵۱۹۳	۲۱۷۱	۲۱۳۷	۲۱۴۷	۲۳۴۹	۲۷۹۵	۱۴٫۲۵
چائے	۲۶۰۰	۱۷۱۵	۱۹۸۵	۲۰۱۳	۱۹۸۲	۲۰۰۴	۱۰٫۲۲
تخم	۲۶۴۷	۱۱۳۱	۱۳۶۶	۱۰۵۴	۱۰۳۳	۱۸۴۷	۹٫۴۲
غلہ دال اور آٹا	۳۴۷۹	۱۶۰۸	۱۱۷۵	۱۱۸۴	۱۲۴۱	۱۵۳۸	۷٫۸۴
دھات اور کچی دھات	۱۰۳۴	۴۶۸	۵۴۹	۵۹۱	۷۷۳	۸۰۲	۴٫۰۹
چمڑا	۸۱۶	۴۷۶	۵۸۳	۵۴۸	۵۶۳	۷۳۶	۳٫۷۵
چرسا اور چرم خام	۷۹۸	۲۷۷	۴۲۵	۳۱۳	۴۱۳	۴۴۳	۲٫۲۶
خام اون اور اونی مصنوعات	۵۳۳	۱۷۸	۲۷۲	۲۱۹	۲۹۳	۳۷۴	۱٫۹۱
لاک	۶۹۷	۱۲۴	۲۴۶	۳۳۰	۱۵۸	۲۳۴	۱٫۱۹
کھلی	۳۱۲	۱۹۷	۱۶۵	۱۹۷	۱۸۲	۲۲۷	۱٫۱۶
پیرافین موم	۳۱۸	۲۰۴	۲۲۹	۱۹۲	۲۲۸	۱۹۶	۱٫۰۰
لکڑی اور عمارتی چوبینہ	۱۸۰	۵۶	۸۴	۱۱۰	۱۳۵	۱۷۷	۰٫۹۱
میوے اور ترکاریاں	۹۱	۷۰	۹۰	۱۰۸	۱۶۵	۱۷۰	۰٫۸۷
خام ربر	۱۷۹	۹	۳۱	۶۶	۸۹	۱۰۴	۰٫۵۳
چارہ، بھوسا، اور چوکر	۱۱۹	۷۰	۴۷	۷۷	۷۳	۹۶	۰٫۴۹
ابرک	۱۰۳	۳۲	۴۵	۶۹	۸۳	۹۴	۰٫۴۸
تمباکو	۱۰۶	۷۷	۹۴	۸۲	۹۲	۹۳	۰٫۴۷
کافی	۱۴۵	۱۱۰	۱۰۲	۷۳	۱۰۲	۸۴	۰٫۴۳
نارا	۱۰۵	۶۰	۷۷	۸۰	۸۸	۷۱	۰٫۳۶
تیل اور روغن	۷۲	۵۴	۵۷	۵۵	۶۴	۷۰	۰٫۳۶
خام مجھنگ اور سن کا ریشہ	۶۸	۳۲	۳۶	۳۹	۶۰	۶۹	۰٫۳۵
رنگنے اور دباغت کرنے کا سامان	۱۱۴	۷۵	۷۹	۷۲	۷۰	۶۴	۰٫۳۳
مسالے	۱۹۶	۷۲	۷۲	۷۷	۵۵	۵۵	۰٫۲۸
دوسری متفرق اشیا	۱۱۸۱	۵۹۱	۶۱۳	۵۷۴	۶۵۰	۸۹۷	۴٫۵۶
	۳۱۰۸۰	۱۳۲۲۷	۱۴۷۲۵	۱۵۱۷۷	۱۶۰۵۲	۱۹۶۱۲	۱۰۰٫۰۰

لہ۔ اس کے اعداد ایک رپورٹ موسوم بہ "تبصرہ بر تجارت ہند برائے ۱۹۲۹ء تا ۱۹۳۰ء اور ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء" سے لیے گئے ہیں۔

اور ریلوں کے سامان میں اپریل ۱۹۲۸ء سے ریلوے کے انجن کوئلے کے ڈبے اور پرزے شامل کرلیے گئے ہیں۔ چنانچہ اس قسم کے درآمدہ سامان کی مالیت ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ۱۳ کروڑ ۶۸ لاکھ روپے اور اس کے مقابلے میں ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ۱۴ کروڑ ۱۴ لاکھ روپے تھی۔ دھات اور کچی دھات کی درآمد ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء کے ۱۲ کروڑ ۳ لاکھ روپے سے ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ۹ کروڑ ۶۹ لاکھ روپے تک گر گئی۔ آہنی و فولادی مصنوعات ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ۴۴۶۰۰۰ ٹن وزن اور ۷ کروڑ ۲۰ لاکھ ۵۰ ہزار روپے مالیت کی اور اس کے مقابلے میں ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ۳۶۰۰۰۰ ٹن وزن اور ۵ کروڑ ۹۳ لاکھ روپے مالیت کی درآمد کی گئیں۔ المونیم، پیتل، تانبا، سیسا، ٹن، جست، جرمن سلور وغیرہ جیسی دھاتوں کی درآمد کی مقدار ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ۸۴ ہزار ٹن اور مالیت ۴ کروڑ ۸۰ لاکھ روپے تھی، لیکن ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں مقدار ۶۱ ہزار ٹن اور مالیت ۳ کروڑ ۷۳ لاکھ روپے تک گھٹ گئی۔ ہندوستانی درآمدہ سامان میں شکر، کچھ عرصے قبل تک سوتی کپڑوں کے بعد دوسرے نمبر پر تھی، لیکن اب درآمدی تجارت میں اس کی مقدار گھٹ گئی ہے جس کا باعث یہ ہے کہ ۱۹۳۱ء تا ۱۹۳۲ء میں تامین دیے جانے کی وجہ سے ملک کے اندر ہی صنعت کی ترقی و توسیع کی رفتار تیز ہوگئی ہے، (ملاحظہ ہو جلد اول باب ۶) چنانچہ ۱۹۲۹ء تا ۱۹۳۰ء میں ہر قسم کی درآمدہ شکر کی مقدار ۱۰ لاکھ ۱۲ ہزار ٹن اور مالیت ۱۵ کروڑ ۷۷ لاکھ روپے تھی، لیکن ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں مقدار ۲ لاکھ ۱ ہزار ٹن اور مالیت ۱ کروڑ ۹۱ لاکھ روپے تک گھٹ گئی۔ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں تیزی کے ساتھ اور اچانک کمی ہوئی، چنانچہ درآمدہ مقدار ۲۳ ہزار ٹن اور مالیت ۲۴ لاکھ روپے تھی۔ دوسری اہم درآمدی اشیا یہ ہیں:-

(۱) تیل اور روغن جن کی مالیت ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ۷ کروڑ ۲ لاکھ روپے

اور ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ۷ کروڑ ۲۵ لاکھ روپے تھی۔ (۲) سواریاں، خاص کر موٹر کاریں جن کی مالیت ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ۶ کروڑ ۹۲ لاکھ روپے اور ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ۶ کروڑ ۵۸ لاکھ روپے۔ (۳) آلات، اوزار، مصنوعی ریشم، رنگائی کا سامان، رنگ، آہنی اشیا، خام اون، اونی مصنوعات، کاغذ، کیمیاوی اشیا، خام ریشم، ریشمی مصنوعات، شراب، ربر کی مصنوعات وغیرہ۔

(۲) برآمد۔ جیسا کہ مندرجۂ بالا جدول (۴) سے معلوم ہوتا ہے برآمد میں کپاس اور سن بہت اہم اشیا ہیں۔ برآمد کردہ کپاس کی مقدار ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ۳۴،۹۷،۰۰۰ گانٹھ اور ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ۴۲،۶۸،۰۰۰ گانٹھ تھی۔ ہندوستانی کپاس کا بہترین گاہک حسب معمول جاپان ہی رہا۔ چنانچہ اس نے ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ۲۴،۲۶،۰۰۰ گانٹھ یا ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء کے مقابلے میں ۶،۶۷،۰۰۰ گانٹھ زیادہ خریدے۔ یہ معلوم کرنا دلچسپی سے خالی نہ ہوگا کہ جاپان میں مجموعی طور پر جتنی خام کپاس درآمد ہوتی ہے اس میں ہندوستان کا حصہ ہندوستانی جاپانی تجارتی معاہدے سے قبل ۱۹۳۴ء میں ۳۲ فیصد تھا، لیکن یہ تناسب ۱۹۳۵ء میں ۴۳ فیصد اور ۱۹۳۶ء میں ۴۴ فیصد تک بڑھ گیا، اور یہ زیادتی زیادہ تر ریاستہائے متحدہ امریکہ کے نقصان سے ہوئی۔ ہر قسم کے تجارتی مال کی مجموعی برآمد کے مقابلے میں خام کپاس کی برآمد کا تناسب ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ۲۱،۴۷ فیصد تھا، لیکن ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ۲۳،۰۳ فیصد تک بڑھ گیا۔ لنکاشائر ۲۱۹
کی ہندوستانی کپاس کمیٹی نے لنکاشائر کی گرنیوں میں ہندوستانی کپاس کے روز افزوں استعمال کو ترقی دینے کی جو کوششیں کیں زیادہ تر انھی کی بدولت ہندوستانی کپاس کی برآمد ۱۹۳۳ء تا ۱۹۳۴ء کے ۳۴،۲۲،۰۰۰ گانٹھ سے بڑھ کر ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ۶،۰۱،۰۰۰ گانٹھ تک ہو گئی۔ ہندوستانی سوتی کپڑوں کی برآمد کا

تناسب مجموعی ہندوستانی پیداوار کے مقابلے میں بہت ہی معمولی رہا۔ چنانچہ ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ۲ فیصد تو ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ۴ فیصد رہا۔ کچھ سال ادھر سے اس مقدار میں بھی کمی ہو گئی جو ایران اور عراق کو جاتی تھی، اور اس کا باعث زیادہ تر یہ تھا کہ یورپین ممالک میں ان ملکوں کو شمال اور مغرب سے سامان مہیا کرنے کے لیے سخت مسابقت ہو رہی تھی اور ایران میں غیر ملکی پارچہ کی درآمد پر بندشیں تھیں۔ ہندوستانی سوتی کپڑوں کی اہم ترین منڈی سیلون ہے۔

خام سن اور سن کی مصنوعات کی مجموعی برآمد ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ۱۵،۲۳،۰۰۰ ٹن تھی جس کے مقابلے میں ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں برآمد کی مقدار ۱۷،۹۲،۰۰۰ ٹن رہی۔ گویا ۱۸ فیصد کا اضافہ ہوا۔ اسی طرح اس سامان کی مالیت میں بھی ۳۷ کروڑ روپے سے ۴۳ کروڑ روپے تک یا ۱۶ فیصد کی ترقی ہوئی۔ خام سن اور سن کی مصنوعات، دونوں کی برآمد میں اضافہ رونما ہوا۔ ۱۹۲۸ء تا ۱۹۲۹ء کے بعد سے خام سن کی برآمد سب سے بڑی مقدار میں ہوئی اور اس کی مالیت ۱۴ کروڑ ۷۷ لاکھ روپے تھی۔ سن کی مصنوعات کی برآمد کی مالیت ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ۲۳ کروڑ روپے اور ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ۲۸ کروڑ روپے تھی۔

ہندوستان کی برآمدی تجارت میں سن کے بعد دوسری اہم ترین شئے چائے ہے۔ چنانچہ ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ۳۱۳ ملین پاونڈ وزن اور ۱۹ کروڑ ۸۲ لاکھ روپے مالیت اور ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ۳۰۲ ملین پاونڈ وزن اور ۲۰ کروڑ ۱۸ لاکھ روپے مالیت کی چائے برآمد ہوئی۔ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں جتنی چائے تیار ہوئی تھی اس کی مجموعی مقدار کا ۷۷ فیصد حصہ غیر ممالک کو بحری راستے سے برآمد کیا گیا۔ موجودہ زمانے میں بین قومی تحدیدی اسکیم کے ذریعے سے چائے کی برآمد کی نگرانی کی جاتی ہے۔ چنانچہ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ہندوستان کا حصۂ رسدی ۳۰۹ ملین پاونڈ مقرر کیا گیا تھا، حالانکہ اس سال

یہاں سے دراصل ۳۰۲ ملین پاونڈ چائے برآمد کی گئی۔ اس تجویز کی رو سے ہندوستانی چائے کی صنعت اس قابل ہوئی کہ اکثر دوسری صنعتوں کی بہ نسبت بہتر طریق پر تجارتی کساد بازاری کا مقابلہ کرے۔ سنہ ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ۳۱۳ ملین پاونڈ مجموعی مقدار برآمد کی گئی اس کے منجملہ سلطنت متحدہ کو ۲۷۶ ملین پاونڈ بھیجی گئی، اس کے مقابل سنہ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں جو مجموعی مقدار برآمد کی گئی یعنے ۳۰۲ ملین پاونڈ اس کے منجملہ سلطنت متحدہ کو ۲۵۶ ملین پاونڈ روانہ کی گئی۔ سنہ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ہندوستانی برآمدی اشیا میں روغن دار تخم چوتھے نمبر پر تھے۔ سنہ ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں روغن دار تخموں کی برآمد کی مقدار ۶،۷۳،۰۰۰ ٹن اور مالیت ۱۰ کروڑ ۲۹ لاکھ روپے تھی۔ لیکن سنہ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں مقدار ۱۱،۵۵،۰۰۰ ٹن اور مالیت ۱۸ کروڑ ۴۴ لاکھ روپے ہوگئی۔ گویا مقدار میں ۷۲ فیصد اور مالیت میں ۷۹ فیصد اضافہ ہوا۔ اندرون ملک کا صرف روز افزوں ہونے کے باوجود بجز تخم ارنڈی کے اہم روغن دار تخموں کی برآمد میں اضافہ ہوا۔ گو ایک طرف یورپین ملکوں خاص کر جرمنی اور اٹلی میں درآمد پر بندش اور تحدید قایم ہونے کی وجہ سے ہندوستان کی برآمدی اشیا کی طلب پر مضر اثر پڑا۔ لیکن دوسری طرف سلطنت متحدہ کا انحصار خام اشیا کی ضرورتوں کے مدنظر سلطنت کے روغن دار تخموں کے ذرایع پر زیادہ ہو جانے اور سلطنت متحدہ کی منڈی میں جلنے والی السی کے محصول میں ۱۰ فیصد کی ترجیحی رعایت ہونے کی وجہ سے ہندوستان کے برآمد کردہ تخموں اور قیمتوں پر موافق اثر پڑا۔ سلطنت متحدہ میں سنہ ۱۹۳۴ء تا سنہ ۱۹۳۵ء و سنہ ۱۹۳۵ء تا سنہ ۱۹۳۶ء اور سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء میں السی کی جو مجموعی مقدار درآمد کی گئی اس میں ہندوستان کا حصہ علی الترتیب ۵۸ فیصد، ۲۹ فیصد اور ۷۵ فیصد تھا۔ ارجنٹائن میں فصل کم ہونے کی وجہ سے بھی ہندوستان سے السی کی زیادہ مقدار برآمد ہونے میں مدد ملی۔ مونگ پھلی سنہ ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ۴،۱۳،۰۰۰ ٹن ۲۵۰

وزن اور ۶ کروڑ ۶۵ لاکھ روپے مالیت کی برآمد کی گئی، لیکن ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں مقدار ۷,۳۹,۰۰۰ ٹن اور مالیت ۱۲ کروڑ ۲۹ لاکھ روپے تک بڑھ گئی۔ فرانس میں درآمدی محصول کی کمی کی وجہ سے مونگ پھلی کی زیادہ مقدار جانے لگی۔ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ہندوستان کی برآمدی اشیا میں غذائی اجناس اور آٹے کا پانچواں نمبر تھا۔ چنانچہ ان کی برآمد کی مجموعی مقدار ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ۱۵,۵۳,۰۰۰ ٹن اور مالیت ۱۲ کروڑ ۴۱ لاکھ روپے تھی۔ لیکن ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں مقدار ۱۸,۸۷,۰۰۰ ٹن اور قیمت ۱۵ کروڑ ۳۸ لاکھ روپے تک بڑھ گئی۔ جوار، باجرا، مکئی کو مستثنیٰ کرکے اہم غذائی اجناس یعنے چاول، گیہوں، دال، جو وغیرہ کی برآمد میں اضافہ ہوا۔ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں غذائی اجناس اور آٹے کی جو مجموعی مقدار برآمد کی گئی اس میں چاول کا حصہ ۷۸ فیصد تھا۔ ہندستان اور برما سے ملاکر ۱۴,۴۶,۰۰۰ ٹن چاول برآمد کئے گئے اور اس برآمد میں تنہا برما کا حصہ ۸۴ فیصد تھا۔ چاول کی کنکی کی درآمد پر جو زیادہ تر سیام سے آتی ہے ۱۲ آنے فی من کا جو تامینی محصول عائد کیا گیا تھا اس کا نفاذ ختم مارچ ۱۹۳۹ء تک رہا۔ اس محصول نے بھی ہندوستان میں غیر ملکی چاول کی درآمد پر روک قائم کرنے میں مدد دی۔ ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ۹۶۰۰ ٹن گیہوں مالیتی ½ ۹ لاکھ روپے کا برآمد کیا گیا تھا، لیکن ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ہندوستان سے ۲,۳۱,۵۰۰ ٹن گیہوں جس کی مالیت ۲ کروڑ ½ ۹ لاکھ روپے تھی برآمد کیا گیا۔ سلطنت متحدہ ہی گیہوں کی سب سے بڑی خریدار تھی۔ چنانچہ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں وہاں ۲,۰۳,۴۰۰ ٹن گیہوں برآمد کیا گیا۔ ہندوستان میں غیر ملکی گیہوں کی درآمد کی مقدار بہت ہی کم رہی۔

ہندوستان سے ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں جو چمڑے اور کھالیں برآمد کی گئیں ان کا وزن ۴۸,۸۰۰ ٹن اور مالیت ۴ کروڑ ۱۳ لاکھ روپے تھی، لیکن ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں مقدار ۵۱,۲۰۰ ٹن اور مالیت ۴ کروڑ

۴۳ لاکھ روپے رہی گویا مقدار میں ۵ فیصد اور مالیت میں ۷ فیصد اضافہ ہوا۔ دباغت کردہ چرسوں اور کھالوں کی تجارت کی ترقی ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں بھی جاری رہی۔ چنانچہ ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں جہاں برآمد کی مقدار ۲۰,۳۰۰ ٹن اور مالیت ۵ کروڑ ۲۰ لاکھ روپے تھی وہاں ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں برآمد ۲۵,۴۰۰ ٹن کی ہوئی جس کی مالیت ۶ کروڑ ۴۷ لاکھ روپے تھی۔ اس کے بعد برآمد میں دھات اور کچی دھات ہماری توجہہ کی طالب ہیں۔ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں کچی دھاتوں کی مجموعی برآمد ۷,۴۸,۰۰۰ ٹن یا ایک سال پیشتر کے مقابلے میں ۵۴ ہزار ٹن کم تھی۔ اس مجموعی برآمد میں منگنیز کا حصہ ۹۱ فیصد تھا۔ ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء کی طرح ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں بھی سلطنت متحدہ ہی اس کی بہترین گاہک تھی، چنانچہ اس نے ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں تو صرف ۱,۹۷,۰۰۰ ٹن درآمد کی مگر اپنی فولادی صنعت کے بڑھتے ہوئے کاروبار کے سلسلے میں ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ۲,۱۶,۰۰۰ ٹن منگنیز درآمد کی۔ خام سیسہ اور خام لوہے کی برآمد میں بھی ترقی رونما ہوئی۔ خام اون کی تجارت میں ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ترقی ہوئی۔ ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں برآمد مطالعہ ۲۵۱
کی مقدار ۴۹٫۴ ملین پاونڈ اور مالیت ۲ کروڑ ۱۰ لاکھ روپے تھی، اس کے مقابلے میں ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں مقدار ۵۱٫۹ ملین پاونڈ اور مالیت ۲ کروڑ ۸۶ لاکھ روپے ہوگئی۔ لاک کی برآمد کی مقدار ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ۷,۸۰,۰۰۰ ہنڈرڈ ویٹ تھی جو ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء میں ۸,۳۴,۰۰۰ ہنڈرڈ ویٹ تک بڑھ گئی۔ اس کی مالیت میں بھی ۱ کروڑ ۵۸ لاکھ روپے سے ۲ کروڑ ۴۳ لاکھ روپے تک ترقی ہوئی۔ کھلی کی مقدار ان دو سالوں میں ۳,۰۰,۰۰۰ ٹن سے بڑھ کر ۳,۲۶,۰۰۰ ٹن ہوگئی اور مالیت ۱ کروڑ ۸۲ لاکھ روپے سے ۲ کروڑ ۲۷ لاکھ روپے تک بڑھ گئی جس کا باعث یہ تھا کہ بجز السی کے باقی سب تخموں کی کھلی زیادہ مقدار میں باہر بھیجی گئی۔

۱۲- ہندوستان کی تجارت کی تقسیم

مندرجہ ذیل جدول (۱) وجدول (۲) سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ ہندوستان کی مجموعی تجارت میں دوسرے ملکوں کا فیصد حصہ کتنا تھا:-

تجارت میں دوسرے ملکوں کا فیصد حصہ کتنا تھا :۔

جدول (۱)

درآمد کا فی صد تناسب

ممالک	۱۹۱۳-۱۴ء	۱۹۱۹-۲۰ء	۱۹۳۲-۳۳ء	۱۹۳۳-۳۴ء	۱۹۳۴-۳۵ء	۱۹۳۵-۳۶ء	۱۹۳۶-۳۷ء
سلطنت متحدہ	۱ر۶۴	۴۵ر۵	۶۰ر۲	۴۱ر۷	۴۰ر۶	۳۸ر۸	۳۸ر۴
جرمنی	۶ر۹	—	۵ر۱	۷ر۷	۷ر۶	۹ر۶	۹ر۷
جاوا	۵ر۸	۶ر۶	۵ر۵	۲ر۱	۱ر۴	۱ر۳	۰ر۳
جاپان	۲ر۶	۱۹ر۸	۶ر۲	۱۴ر۲	۱۵ر۷	۱۶ر۳	۱۷ر۰
ریاستہائے متحدہ امریکہ	۲ر۶	۹ر۵	۵ر۷	۶ر۲	۶ر۴	۶ر۷	۶ر۵
بلجیم	۲ر۳	۰ر۸	۲ر۷	۲ر۳	۱ر۶	۱ر۸	۲ر۲
آسٹریا اور ہنگری	۲ر۳	—	۰ر۱	۰ر۵	۰ر۵	۰ر۵	۰ر۴
اسٹریٹس سٹلمنٹس	۱ر۸	۳ر۳	۱ر۹	۲ر۶	۲ر۳	۲ر۷	۳ر۱
ایران، عرب، عراق، ایشیائی ترکی اور سوماٹرا	۱ر۵	—	—	۱ر۹	۲ر۵	۲ر۵	۲ر۹
فرانس	۱ر۵	۱ر۱	۰ر۸	۱ر۳	۱ر۲	۱ر۰	۰ر۹
مورشیس	۱ر۳	۱ر۵	۰ر۴	—	—	—	—
اٹلی	۱ر۲	۰ر۵	۰ر۹	۲ر۵	۲ر۳	۱ر۵	۱ر۰
چین	۰ر۹	۱ر۴	۱ر۲	۱ر۹	۱ر۶	۱ر۴	۱ر۱
ہالینڈ	۰ر۸	۰ر۱	۰ر۹	۱ر۶	۱ر۰	۱ر۰	۱ر۱
آسٹریلیا	۰ر۵	۱ر۳	۰ر۴	۰ر۹	۰ر۷	۰ر۹	۰ر۹
ہانگ کانگ	۰ر۵	۱ر۰	۰ر۶	۰ر۴	۰ر۳	۰ر۳	۰ر۴
ولندیزی بارنیو	۰ر۴	—	—	۰ر۳	۰ر۲	۰ر۲	۰ر۲
سیلون	۰ر۴	۱ر۷	۰ر۶	۱ر۱	۱ر۰	۱ر۱	۱ر۴
سوٹزرلینڈ	۰ر۳	—	—	۰ر۸	۱ر۰	۱ر۱	۱ر۱
کینیا اور زنجبار	۰ر۳	—	—	۲ر۱	۲ر۴	۲ر۶	۲ر۸

جدول (۲)

برآمد کا فیصد تناسب

ص ۲۵۲

ملک	۱۹۱۳-۱۴	۱۹۱۸-۱۹	۱۹۲۲-۲۳	۱۹۳۳-۳۴	۱۹۳۴-۳۵	۱۹۳۵-۳۶	۱۹۳۶-۳۷
سلطنت متحدہ	۲۳٫۴	۲۹٫۲	۲۲٫۰	۳۲٫۲	۳۱٫۶	۳۱٫۵	۳۲٫۲
جرمنی	۱۰٫۶	—	۷٫۵	۶٫۵	۴٫۵	۵٫۹	۴٫۷
جاپان	۹٫۱	۱۲٫۱	۱۳٫۴	۸٫۵	۱۶٫۱	۱۳٫۴	۱۵٫۰
ریاستہائے متحدہ امریکہ	۸٫۷	۱۳٫۸	۱۱٫۵	۹٫۶	۸٫۳	۱۰٫۱	۹٫۵
فرانس	۷٫۱	۳٫۶	۵٫۱	۴٫۹	۳٫۲	۴٫۴	۳٫۹
بلجیم	۴٫۸	۰٫۰۴	۳٫۸	۳٫۰	۳٫۶	۳٫۴	۳٫۶
آسٹریا و ہنگری	۴٫۰	۰٫۰۶	۰٫۴	—	—	—	—
سیلون	۳٫۶	۴٫۲	۴٫۱	۴٫۲	۴٫۵	۴٫۵	۳٫۸
ایران، عراق، عرب، ترکی و سوماٹرا	۳٫۲	۴٫۰	۳٫۴	۱٫۸	۱٫۹	۱٫۷	۱٫۹
اٹلی	۳٫۱	۲٫۲	۲٫۲	۳٫۸	۳٫۸	۲٫۲	۲٫۴
ہانگ کانگ	۳٫۱	۲٫۹	۲٫۵	۰٫۸	۰٫۶	۰٫۳	۰٫۳
اسٹریٹس سٹلمنٹس	۲٫۷	۱٫۱	۴٫۶	۲٫۳	۱٫۹	۲٫۳	۲٫۲
چین	۲٫۳	۰٫۰۳	—	۳٫۰	۱٫۹	۱٫۱	۰٫۶
مرکزی و جنوبی امریکہ	۲٫۲	—	—	۲٫۲	۲٫۶	۲٫۰	۲٫۳
ہالینڈ	۱٫۷	۲٫۶	۱٫۳	۲٫۷	۱٫۹	۲٫۳	۲٫۲
آسٹریلیا	۱٫۶	—	۱٫۸	۲٫۰	۱٫۹	۱٫۸	۱٫۶
کینیا و زنجبار	۱٫۰	—	—	۰٫۵	۰٫۶	۰٫۴	۰٫۴
اتحاد جماہیر شوروئیہ روس	۰٫۹	—	۰٫۰۰۳	۰٫۱	—	۰٫۲	۰٫۲

ہسپانیہ	۰٫۸	—	—	۰٫۹	۰٫۶	۱٫۱	۰٫۳
جاوا	۰٫۸	۱٫۴	۱٫۰	۰٫۳	—	۰٫۳	۰٫۴

ان اعداد سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ درآمد میں سلطنت متحدہ اور عام طور پر یورپ کو غلبہ حاصل ہے اور اس کے برعکس برآمدی تجارت کی تقسیم کی ایک خصوصیت ہمیشہ یہ رہی ہے کہ اس میں ملکوں کی ایک بڑی مقدار حصہ لیتی رہی ہے، اگرچہ سلطنت متحدہ اب بھی ہندوستانی اشیائے برآمد کی سب سے بڑی خریدار ہے۔ ہندوستان کی تجارت میں سلطنت متحدہ کو جو غلبہ حاصل ہے اس کے اسباب بیان کئے جا چکے ہیں اور یہ مذکور ہو چکا ہے کہ زمانۂ قبل از جنگ میں جرمنی اور جاپان نے اور جنگ عظیم میں اور اس کے بعد ریاستہائے متحدۂ امریکہ نے ہندوستان سے براہِ راست تجارتی تعلقات قائم کرلے کی کامیاب کوشش کی۔ اب زمانۂ جنگ، زمانۂ قبل از جنگ، اور زمانۂ بعد از جنگ میں ہندوستان کی تجارت کی تقسیم کے بارے میں ان اہم میلانات پر بحث کرنا مناسب ہوگا جو مذکورۂ بالا اعداد سے ظاہر ہوتے ہیں۔

۱۳۱۔ ہندوستان کی تجارت کی تقسیم زمانۂ قبل از جنگ میں

زمانۂ قبل از جنگ میں یہ میلان تھا کہ ہندوستان کی درآمدی و برآمدی تجارت کا رخ سلطنت متحدہ سے ہٹ کر دوسرے ملکوں کی طرف پھر رہا تھا۔ گذشتہ صدی کے ختم پر ہندوستانی درآمد میں سلطنت متحدہ کا حصہ ۶۹ فیصد تھا، جرمنی کا حصہ صرف ۲٫۴ فیصد، ریاستہائے متحدہ کا حصہ ۱٫۷ فیصد، جاپان کا حصہ بہت ہی معمولی یعنی ۰٫۶ فیصد تھا۔ لیکن ۱۹۱۳-۱۴ء تک ہمیں نمایاں تبدیلی دکھائی دیتی ہے۔ چنانچہ جہاں سلطنت متحدہ کا حصہ ۶۴٫۱ فیصد تک گھٹ گیا وہاں جرمنی کا حصہ ۶٫۹ فیصد ہوگیا اور جاپان اور ریاستہائے متحدۂ امریکہ میں سے ہر ایک کا ۲٫۶ فیصد تھا۔ ۱۹۱۳-۱۴ء میں سلطنت متحدہ کے بعد ہی جرمنی کا نمبر تھا۔ جرمنی کے تجارتی مال کی درآمد میں جو اضافہ ہوا اس کی وجہ ایک تو یہ تھی کہ جرمنی نے بعض شعبوں میں خصوصی فنی مہارت سے بہت ترقی کر لی تھی، ۲۵۳ء

دوسرے یہ کہ قیمتی برطانوی مال کی جگہ جرمنی کے ارزاں سامان نے بطور بدل کے لے لی تھی جن کی ہندوستانی بازار میں فوراً کھپت ہو جاتی تھی، اور تیسرے یہ کہ جرمنوں نے ہندوستانی گاہکوں کی ضرورتوں اور ذوق کا بہت ہی گہری نظر سے مطالعہ کیا تھا۔ ہندوستانی درآمد میں بلجیم کا حصہ ۱۹۰۳-۰۴ء میں ۳ء۹ فیصد تھا لیکن ۱۹۱۳-۱۴ء میں ۲ء۳ فیصد تک گھٹ گیا۔ اس کے برعکس جاوا اپنی شکر کی بڑھی ہوئی برآمد کی وجہ سے آگے بڑھ گیا۔ چنانچہ ۱۹۱۳-۱۴ء کی مجموعی ہندوستانی درآمد میں اس کا حصہ ۸ء۵ فیصد تھا اور اس طرح وہ تیسرے نمبر پر آگیا۔

برآمدی تجارت میں بھی اسی قسم کا میلان رونما ہوا، اور زمانۂ قبل از جنگ میں اس کا رُخ سلطنت متحدہ سے دوسرے ملکوں کی طرف پھر گیا۔ موجودہ صدی کے آغاز میں برآمدی اشیا کا کم و بیش ۲۹ فیصد سلطنت متحدہ کو، ۲۵ فیصد براعظم یورپ کو، ۲۴ فیصد مشرق بعید کو، ۷ فیصد ریاستہائے متحدۂ امریکہ کو اور باقی ۱۵ فیصد دوسرے ملکوں کو گیا۔ لیکن ۱۹۱۴ء تک سلطنت متحدہ کا حصہ ۲۴ فیصد تک گھٹ گیا، براعظم یورپ کا حصہ بڑھ کر ۲۹ فیصد ہو گیا، مشرق بعید کا حصہ افیون اور سوت کی برآمد کی کمی کے باعث صرف ۱۷ فیصد رہا، ریاستہائے متحدۂ امریکہ کا حصہ ۹ فیصد تک بڑھ گیا اور دوسرے ملکوں کا حصہ ۲۱ فیصد تھا۔ اس طرح یہ معلوم ہوگا کہ اس زمانے میں سلطنت متحدہ کے حصے میں جتنی کمی ہوئی اتنا ہی براعظم یورپ کے حصے میں اضافہ ہوا۔ مشرقی بازار میں جو کمی ہوئی اس کی تلافی دوسرے چھوٹے چھوٹے ملکوں کے اضافے سے ہو گئی۔ ملکوں کی تجارت کو علیحدہ علیحدہ دیکھا جائے تو ہمیں یہ معلوم ہوتا ہے کہ سلطنت متحدہ سے قطع نظر کرتے ہوئے جو ہندوستانی اشیا کی سب سے بڑی خریدار تھی، جرمن جو ۱۹۰۰ء کی فہرست میں تیسرے نمبر پر تھا ترقی کر کے ۱۹۱۲ء میں دوسرے نمبر پر آگیا۔ چنانچہ ہندوستانی اشیا کی برآمد جرمنی کو ۱۹۰۰ء میں ۵ ملین پاؤنڈ مالیت کی ہوئی تھی اور یہ ۱۹۱۴ء میں ۱۷ء۵ ملین پاؤنڈ تک بڑھ گئی۔ جاپان کی خریداری میں بھی اسی قسم کی ترقی ظاہر ہوئی چنانچہ اس نے ۱۹۰۰ء میں ۲ء۴ ملین پاؤنڈ اور ۱۹۱۴ء میں ۱۵ء۱ ملین پاؤنڈ

بالیت کا ہندوستانی مال درآمد کیا ۔ اس طرح خریداری میں پہلے اس کا نمبر چھٹا تھا، اب وہ تیسرے نمبر پر آگیا ۔ اس کے برخلاف جین اپنے دوسرے نمبر سے ہٹ گیا جس پر وہ سنہ ۱۹۰۰ء سے جما ہوا تھا اور سنہ ۱۹۱۴ء میں چھٹے نمبر پر آگیا[1]

جنگ عظیم کے زمانے میں زمانۂ قبل از جنگ کا یہ میلان ترقی کرتا گیا کہ درآمدی تجارت سلطنت متحدہ سے ہٹ جائے چنانچہ سلطنت متحدہ کا مال ہندوستانی بازاروں میں کمیاب ہوگیا اس کا باعث اولاً یہ تھا کہ سلطنت متحدہ جنگ میں مصروف تھی، دوسرے یہ کہ سلطنت متحدہ کی برآمد پر حکومت کی نگرانی قائم تھی اور تیسرے یہ کہ مال بہت مہنگا تھا ۔ ہندوستان کی درآمدی تجارت میں سلطنت متحدہ کا حصہ سنہ ۱۴-۱۹۱۱ کے ۱ء۶۴ فیصد سے کم ہو کر سنہ ۱۹-۱۹۱۸ میں ۲۵۴
۵ء۴۵ فیصد رہ گیا ۔ ہندوستانی بازار میں ایک تو برطانوی مال میں کمی ہوگئی دوسرے جرمنی کا مال آنا موقوف ہوگیا ۔ درآمدی تجارت میں اس طرح جو کمی ہوگئی اس کے ایک جزو کو جاپان اور ریاستہائے متحدہ امریکہ نے تیزی کے ساتھ پورا کردیا ۔ چنانچہ لوہا، فولاد، اور آہنی سامان جس کی سربراہی پہلے سلطنت متحدہ سے ہوتی تھی اب انھی ملکوں سے درآمد کیا جانے لگا ۔ شیشہ و آلات، سوتی کپڑے، کاغذ وغیرہ جاپان سے اور زندگانی کا سامان ریاستہائے متحدہ سے درآمد کیا گیا ۔ ان دونوں ملکوں نے ہندوستانی بازار کی ضرورتوں کی تحقیق کرنے کی اسی طرح خاص کوششیں کیں جس طرح جرمنی نے زمانۂ قبل از جنگ میں کی تھیں اور ملک میں اپنے تجارتی نظام کو ترقی دی ۔ بلکہ جاپان نے تو اس سلسلے میں اہم ہندوستانی شہروں میں خردہ فروشی کے ذخائر تک کھول لیے ۔ ہندوستان کے جاپانی مبادلہ بنکوں نے درآمد کرنے والوں کے لئے خاص مالی سہولتیں فراہم کیں[2]

---

[1] ۔ دیکھو آر۔ ام۔ جوشی کی کتاب موسوم بہ "ہندوستانی برآمدی تجارت" صفحہ ۱۵۹ تا ۱۶۰ ۔

[2] ۔ جاپانیوں نے اپنی تجارت خارجہ کو ترقی دینے کے لئے جو انتظام کیا تھا اس کی سب سے

رہی برآمد تو، ہندوستان نے جنگ کے زمانے میں جو اشیا خریدیں اور اس خریداری کے لئے جو خاص تدابیر اختیار کی گئیں جن میں غیر جانب دار ملکوں کے ساتھ تجارت پر بندشوں کا عائد کرنا اور بعض نوآبادیات کو قرضے کی سہولتوں کا مہیا کرنا بھی شامل تھا، ان کے نتیجے کے طور پر تجارت کا رُخ سلطنت متحدہ اور سلطنت برطانیہ کی طرف عارضی طور پر پلٹ گیا۔ چنانچہ ہندوستانی برآمد میں سلطنت متحدہ کا حصہ ۱۹۱۳-۱۴ء میں ۲۳ء۴ فیصد تھا، لیکن ۱۹۱۸-۱۹ء میں بڑھ کر ۲۹ء۲ فیصد ہوگیا اور بحیثیت مجموعی سلطنت برطانیہ کے حصے کا اوسط زمانہ قبل از جنگ کے ۴۱ء۱ فیصد کے مقابلے میں زمانۂ جنگ میں ۵۱ء۷ فیصد تک بڑھ گیا۔ جرمنی ہندوستانی بازار سے خریدار کی حیثیت سے یقیناً غائب ہوگیا۔ فرانس اور بلجیم کا حصہ بھی اس بنا پر گھٹ گیا کہ جرمنی نے ان کے بعض علاقوں پر قبضہ کر لیا تھا۔ برخلاف اس کے جاپان اور ریاستہائے متحدہ امریکہ کا حصہ ۱۹۱۳-۱۴ء میں علی الترتیب ۹ء۲ فیصد اور ۸ء۹ فیصد تھا، لیکن ۱۹۱۸-۱۹ء میں ۱۲ء۱ فیصد اور ۱۳ء۸ فیصد ہوگیا۔ کئی عامل اس زیادتی کا باعث تھے۔ مثلاً ان ملکوں کو "متحدین" کی حیثیت سے خاص حقوق حاصل تھے۔ یہ ملک لڑائی کے میدانوں سے دور تھے۔ ان کی ہندوستان کے ساتھ بڑھتی ہوئی برآمدی تجارت نے ان کی ساکھ کو مستحکم کر دیا تھا، دونوں ملکوں نے ہندوستان سے راست تجارتی تعلقات کو

بقیہ مضمون حاشیہ صفحہ گزشتہ:— نمایاں خصوصیت یہ تھی کہ تجارتی جد و جہد کے سب شعبوں مثلاً تجارتی کوٹھیوں، بنکوں اور جہاز رانی کی کمپنیوں نے جاپانی حکومت کی امداد سے قومی اغراض کو ترقی دینے کے لئے گہرا اتحاد قائم کر لیا تھا، اور غیر ملکی حریفوں کے مقابلے میں اپنی قوم والوں کے ساتھ ترجیحی سلوک کر کے ایک دوسرے کے لئے کاروبار حاصل کرتا تھا اور اس کو غیر ملکی حریفوں کے ہاتھوں میں جانے سے روکتا تھا۔ قومی فلاح و بہبود کی ترقی کے تمام اغراض کے اس اتحاد نے اتنی وسعت اختیار کر لی تھی جو کسی دوسری قوم حتیٰ کہ جرمنی کو بھی جنگ اعظم سے پیشتر حاصل نہ تھی" دیکھو پنڈ ٹیکر کی کتاب موسوم بہ "جنگ عظیم کے اثرات ہندوستان پر" صفحہ ۴۸۔

ترقی دینے کے لئے ارادی کوششیں کیں۔ لیکن بیرونی ممالک میں معمولی صنعتی کاروبار کے لئے ہندوستانی پیداوار کی مانگ میں عام طور پر کمی بھی ہوگئی۔ ۲۵۵
چنانچہ بحیثیت مجموعی جنگ عظیم کے زمانے میں ہندوستان کو اپنی پیداوار ایک محدود رقبے میں فروخت کرنی پڑی اور اگرچہ اس کو زمانۂ قبل از جنگ کے مقابلے میں اعلیٰ قیمتیں وصول ہوئیں لیکن درآمدہ اشیا کے لئے جو قیمتیں ادا کرنی پڑیں وہ کہیں زیادہ اعلیٰ تھیں۔

۱۴ ہندوستانی تجارت خارجہ کے زمانۂ بعد از جنگ کے میلانات [۱]

زمانۂ بعد از جنگ کے اوائل میں درآمدی تجارت میں عارضی اور جزوی بحالی کے بعد سلطنت متحدہ کا حصہ پھر کم ہوگیا، اور درآمدی تجارت میں اس کے حصے کی تدریجی کمی ۲۷-۱۹۲۶ء میں نمایاں ہوگئی جس کا باعث یہ تھا کہ سلطنت متحدہ میں کوئلے کی ہڑتال طویل مدت تک جاری رہی جس کی وجہ سے اس کی صنعتیں سخت متاثر ہوئیں۔ چنانچہ اس سال ہندوستان کی مجموعی درآمدی تجارت میں اس کا حصہ کم ہوکر ۴۷٫۸ فیصد رہ گیا۔ ۲۸-۱۹۲۷ء میں یہ صورت حال بہت بڑی حد تک سابقہ سال ہی کی طرح رہی لیکن ۲۹-۱۹۲۸ء میں نمایاں کمی ہوگئی۔ چنانچہ اوسط زمانۂ قبل از جنگ کے ۶۴٫۱ فیصد کے مقابلے میں ۴۴٫۷ فیصد تھا۔ ۳۰-۱۹۲۹ء میں یہ اوسط ۴۲٫۸ فیصد ۳۱-۱۹۳۰ء میں ۳۷٫۲ فیصد اور ۳۲-۱۹۳۱ء میں ۳۵٫۵ فیصد تک کم ہوگیا۔ [۲] آخری دو سال میں جو کمی ہوئی اس کا باعث ہندوستان کی سیاسی صورت حال تھی۔ سلطنت متحدہ کو ہندوستانی بازار میں جرمنی، جاپان اور ریاست ہائے متحدہ جیسے ملکوں کی مسابقت کا پھر سامنا کرنا پڑا۔ ہم پہلے

---

[۱] نیز ملاحظہ ہو ویرا آنسٹے کی کتاب موسوم بہ "بحر ہند کی تجارت" صفحہ ۴۷ تا صفحہ ۷۹۔

[۲] اسی طرح کل سلطنت برطانیہ کا حصہ ۳۰-۱۹۲۹ء کے ۵۱٫۵ فیصد سے ۳۱-۱۹۳۰ء کے ۴۶٫۱ فیصد تک گھٹ گیا۔

بیان کر چکے ہیں کہ جاپانی مسابقت ہندوستانی بازار میں سوتی کپڑوں کے بارے میں نہ صرف ہندوستانی گرنیوں سے بلکہ لنکا شائر کی گرنیوں سے بھی تھی ہندوستان سے برطانیہ عظمیٰ کی درآمد تجارت کی کمی کی ایک اور وجہ اس واقعہ میں ملتی ہے کہ ۱۹۳۶-۳۷ء تک برطانیہ عظمیٰ نے ہندوستان کے ہاتھ جتنا مال بیچا اس سے کم مال ہندوستان سے خریدا۔ اس کے برخلاف جاپان، جرمنی اور ریاستہائے متحدہ امریکہ ہندوستان سے عموماً زیادہ سامان خریدتے رہے اور اس طرح زیادہ مال فروخت کرنے کے قابل ہوئے ۱۹۳۲-۳۳ء اور ۱۹۳۳-۳۴ء کے درمیان برطانیہ عظمیٰ کی صورت حال میں اصلاح ہوئی۔ چنانچہ ۱۹۳۳-۳۴ء میں اس کا حصہ ۱۷ء۴۱ فیصد تک بڑھ گیا۔ اس بحالی کو بڑی حد تک اس موافق صورت حال کی طرف منسوب کیا جا سکتا ہے جو برطانیہ عظمیٰ کے لئے ہندوستانی بازار میں اوٹاوا کی ترجیحات کی رو سے جن کا نفاذ یکم جنوری ۱۹۳۳ء سے ہوا پیدا ہوئی۔ لیکن کچھ سال ادھر سے پھر سلطنت متحدہ کے حصے کا تناسب بتدریج گھٹ رہا ہے چنانچہ ۱۹۳۶-۳۷ء میں وہ ۳۰ء۳۴ فیصد تھا۔ جاپان اور ریاست ہائے متحدہ نے جنگ کے زمانے میں جو ترقی کی تھی اس فطری طور پر وہ کسی حد تک پیچھے ہٹ گئے، اور جاپان کے حصے میں ۱۹۲۰-۲۱ء کے تجارتی بحران کے باعث خاص طور پر کمی ہو گئی۔ ان دونوں ملکوں کی اشیا کی درآمد کو متاثر کرنے والا ایک اور سبب یہ تھا کہ پرانے حریف پھر میدان میں آ گئے اور ہندوستانی بازاروں میں مسابقت کے معمولی حالات پھر پیدا ہو گئے۔ چنانچہ ۱۹۳۳-۳۴ء میں جاپان کا حصہ جو ۱۴ء۲ فیصد تھا ۱۹۳۶-۳۷ء میں ۱۷ء۱ فیصد ہو گیا۔ اس کے برخلاف ریاست ہائے متحدہ امریکہ کا حصہ ۱۹۳۵-۳۶ء میں ۷ء۶ فیصد تھا جو ۱۹۳۶-۳۷ء میں ۶ء۵ فیصد تک گھٹ گیا۔ ہندوستانی درآمد میں جرمنی کا حصہ ۱۹۳۵-۳۶ء میں ۹ء۲ فیصد تھا جس کو جرمنی نے ۱۹۳۶-۳۷ء میں ۹ء۷ فیصد تک بڑھا لیا۔ جنگ عظیم کے پیشتر کے سال یعنی ۱۹۱۳-۱۴ء میں جرمنی کا حصہ ۶ء۹ فیصد تھا وہ ۱۹۲۲-۲۳ء میں ۵ء۱ فیصد تک گھٹ گیا تھا۔ ۱۹۳۶-۳۷ء میں بلجیم کا حصہ ۲ء۲ فیصد اور فرانس کا حصہ کچھ کم ۱ فیصد تھا۔

جیسا کہ توقع کیجا سکتی تھی، جنگ عظیم کے بعد برآمدی تجارت کا میلان سلطنت متحدہ سے قطعی طور پر پلٹنے کی جانب تھا۔ چنانچہ ۱۹۱۳ء-۱۴ء میں اس کا حصہ ۲۳٫۴ فیصد تھا اس کے مقابل ۱۹۲۶ء-۲۷ء میں ۲۱٫۴ فیصد تک گھٹ گیا۔ ۱۹۲۷ء-۲۸ء میں عارضی اضافہ یعنی تناسب ۲۵٫۰ ہونے کے بعد ۱۹۲۸ء-۲۹ء میں پھر ۲۱٫۴ فیصد تک کم ہو گیا۔ ۱۹۲۹ء-۳۰ء میں یہ تناسب ۲۱٫۸ فیصد تھا، لیکن ۱۹۲۹ء-۳۰ء میں ۲۴ فیصد تک، ۱۹۳۱ء-۳۲ء میں ۲۷٫۹ فیصد تک اور ۱۹۳۳ء-۳۴ء میں ۳۲٫۲ فیصد تک بڑھ گیا۔ ۱۹۳۵ء-۳۶ء میں ۳۱٫۵ فیصد تک کم ہو جانے کے بعد ۱۹۳۶ء-۳۷ء میں پھر ۳۲٫۵ فیصد تک بڑھ گیا۔ اس سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ کچھ سال ادھر سے ہندوستان کی برآمدی تجارت میں سلطنت متحدہ کے حصے میں خاصی ترقی ہوئی ہے۔ چنانچہ واقعہ یہ ہے کہ سلطنت متحدہ کی حد تک ہندوستانی برآمد کی جو زیادتی تھی وہ ۱۹۳۶ء-۳۷ء میں ۱۸ کروڑ روپے کے موافق توازن تجارت میں مبدل ہو گئی۔ برآمدی تجارت میں جاپان کی اضافی حیثیت میں بھی نمایاں ترقی ظاہر ہوئی۔ چنانچہ ہندوستان سے خام کپاس، دھاتیں، کچی دھات، ٹاٹ کے تھیلے اور لاک جاپان کو کثیر مقدار میں برآمد ہونے کے باعث جاپان کا حصہ ۱۹۳۴ء-۳۵ء میں ۷٫۲ فیصد سے ۱۵٫۷ تک بڑھ گیا۔ ۱۹۳۵ء-۳۶ء میں ۱۲٫۴ فیصد تک گھٹنے کے بعد ۱۹۳۶ء-۳۷ء میں اس میں پھر ۱۵ فیصد تک بیشی ہو گئی۔ ہندوستانی برآمد میں ریاست ہائے متحدہ امریکہ کے حصے میں ۱۹۳۵ء-۳۶ء میں کچھ ترقی ہوئی تھی، لیکن ۱۹۳۵ء-۳۶ء میں ۱۰٫۱ فیصد ہونے کے بعد ۱۹۳۶ء-۳۷ء میں پھر کمی ہوئی اور وہ ۹٫۵۵ فیصد رہ گئی۔ جرمنی کا حصہ برآمدی تجارت میں پہلے سے کم ہو گیا، یعنی ۱۹۲۷ء-۲۸ء میں ۹٫۹ فیصد اور ۱۹۳۵ء-۳۶ء میں ۵٫۹ فیصد تھا اس کے مقابل ۱۹۳۶ء-۳۷ء میں ۴٫۷ فیصد ہو گیا۔ ۱۹۳۶ء-۳۷ء میں بلجیم کا حصہ ۳٫۶ فیصد اور فرانس کا حصہ ۳٫۹ فیصد رہا۔

ہندوستانی تجارت خارجہ کے زمانہ بعد از جنگ کے عام میلان کے متعلق مختصر طور پر یہ کہا جا سکتا ہے کہ زمانہ قبل از جنگ کا یہ میلان کہ ہندوستانی

درآمدی و برآمدی تجارت کا رخ سلطنت متحدہ سے پلٹ جائے خاص کر درآمدی تجارت کے بارے میں شدت کے ساتھ ازسرنو رونما ہوا اور ۳۲-۱۹۳۱ء تک قائم رہا۔ اس کے بعد جیسا کہ ہم بیان کر چکے ہیں، سلطنت متحدہ کے حصے میں خاص کر ہندوستان کی برآمدی تجارت کی حد تک ترقی ہوئی۔ جاپان اور ریاست ہائے متحدہ امریکہ، ہندوستانی بازار میں انگلستان کے سب سے طاقتور حریف ہیں۔ جرمنی نے ہندوستانی درآمد کی حد تک اپنی سابقہ حیثیت دوبارہ حاصل کر لی ہے، اگرچہ ہماری برآمدی تجارت میں اس کا حصہ حالیہ سالوں میں کچھ کم ہو گیا ہے۔ ان سب قوموں نے ہندوستان ۲۵۷ ص
کے ساتھ اپنی تجارت کو ترقی دینے کے لئے بہت اچھا کاروباری نظام قائم کیا ہے، اور اس بارے میں وہ سلطنت متحدہ پر سبقت لے گئے ہیں لیکن اب سلطنت متحدہ نے ان کے نقش قدم پہ چلنے کی ضرورت کو محسوس کرنا شروع کیا ہے۔ "اوٹاوا کی ترجیحات" کا نفاذ ۱۹۳۳ء کے اوائل میں ہوا اور یہ بھی سلطنت متحدہ ہندوستان کی تجارت خارجہ میں اپنی سابقہ حیثیت دوبارہ حاصل کرنے میں کسی حد تک مدد دے رہے ہیں۔ لیکن ہندوستان میں تامین کے زیر سایہ جو صنعتی ترقی ہو رہی ہے اس کی وجہ سے سلطنت متحدہ کے حصے کا ہندوستان کی درآمدی تجارت میں بڑھنا ناممکن نہیں تو دشوار ضرور ہو گیا ہے۔

مندرجہ ذیل جدول (۳) اور جدول (۴) سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ درآمد اور برآمد کی جانب بعض اہم اشیا کی حد تک ہندوستان کی تجارت کا کیا رخ رہا ہے اور اس میں کیا تغیرات ہوتے ہیں۔ ہندوستان کی تجارت کے رخ کی اکثر اہم خصوصیات ان جدولوں میں صاف طور پر ظاہر ہو جاتی ہیں اور ان کو ذیل کی عبارت میں مختصر طور پر بیان کر دینا مناسب ہوگا۔

(۱) درآمد۔ جدول (۳) سے یہ معلوم ہوگا کہ سلطنت متحدہ کو تقریباً سب شعبوں میں مسابقت کا خطرہ ہے۔ ان میں وہ شعبے بھی شامل ہیں جن کے متعلق اب تک یہ خیال کیا جاتا رہا ہے کہ برطانیہ کو غالب حیثیت

جدول (۳) ہندوستانی تجارت کا رخ[1] ۴۵۲ (الف)

درآمدہ اشیا کا فی صد تناسب ۔ جہاں اعداد درج نہیں ہیں ان کا یہ مطلب ہے کہ یا تو تجارت نہیں ہوئی یا کم ہوئی۔

ملک	سوتی مصنوعات		شکر		لوہا اور فولاد		کلیں		آہنی سامان		موٹر کار وغیرہ		معدنی تیل		کاغذ اور دفتی	
	۱۹۱۳ تا ۱۹۱۴	۱۹۳۶ تا ۱۹۳۷	۱۹۱۳ تا ۱۹۱۴	۱۹۳۶ تا ۱۹۳۷	۱۹۱۳ تا ۱۹۱۴	۱۹۳۶ تا ۱۹۳۷	۱۹۱۳ تا ۱۹۱۴	۱۹۳۶ تا ۱۹۳۷	۱۹۱۳ تا ۱۹۱۴	۱۹۳۶ تا ۱۹۳۷	۱۹۱۳ تا ۱۹۱۴	۱۹۳۶ تا ۱۹۳۷	۱۹۱۳ تا ۱۹۱۴	۱۹۳۶ تا ۱۹۳۷	۱۹۱۳ تا ۱۹۱۴	۱۹۳۶ تا ۱۹۳۷
سلطنت متحدہ	۹۰٫۱	۵۰٫۷	۱٫۸	۴٫۸	۶۹٫۹	۵۶٫۳	۸۹٫۸	۶۵٫۵	۵۷٫۲	۳۴٫۱	۷۱٫۳	۴۱٫۹	۵٫۷	۵٫۳	۵۶٫۰	۳۰٫۵
ریاست ہائے متحدۂ امریکہ	۰٫۴	۰٫۱	–	–	۲٫۶	۱٫۵	۳٫۳	۸٫۹	۹٫۷	۸٫۹	۱۵٫۱	۳۸٫۰	۵۶٫۱	۱۵٫۷	–	۱٫۱
جرمنی	۲٫۱	۰٫۳	–	–	۱۴٫۵	۱۲٫۰	۵٫۶	۱۴٫۳	۱۸٫۲	۳۲٫۴	–	۶٫۰	۷٫۳	۳٫۴	۱۷٫۰	۲۵٫۲
بلجیم	–	۰٫۱	–	۰٫۳	۱۱٫۵	۱۳٫۱	–	۲٫۲	–	۱٫۰	۴٫۵	–	–	–	–	–
جاپان	۱٫۸	۴۳٫۲	–	۳٫۲	–	۷٫۹	–	۱٫۳	۱٫۵	۱۱٫۸	–	۰٫۷	–	–	–	–
فرانس	–	۰٫۳	–	–	–	۲٫۳[2]	–	۰٫۳[2]	–	۰٫۶	۴٫۵	۰٫۳	–	–	–	۰٫۴
اٹلی	۱٫۵	۰٫۲	–	–	–	–	–	–	–	–	–	۱٫۱	–	–	–	–
ہالینڈ	۱٫۶	۰٫۵	–	۷٫۴	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	۲٫۵	۳٫۹
آسٹریلیا	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
ناروے	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	۵٫۰	۱۰٫۸
سویڈن	–	–	–	–	–	۱٫۹	–	۱٫۳	۰٫۹	۵٫۳	–	–	–	–	۳٫۱	۱۱٫۵
کنیڈا	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	۱۱٫۲	–	–	–	–
بارنیو سوماٹرا وغیرہ[3]	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	۲۵٫۱	۱۹٫۲	–	۰٫۱
جاوا اور اسٹریٹس سٹلمنٹس	–	–	۷۱٫۸	۵۵٫۷	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
موریشس	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
ایران	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	۳٫۷	۳۴٫۵	–	–
اتحاد جماہیر شورائیۂ روس	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
چین	۰٫۱	۲٫۱	۲۷٫۲	–									۰٫۹	۲۰٫۴	–	–
سوٹزرلینڈ	–	۱٫۷	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
آسٹریا	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	۸٫۳	۳٫۱
مذکورۂ بالا ملکوں کی مجموعی تجارت کا فیصد تناسب	۹۷٫۶	۹۹٫۳	۹۰٫۵	۹۸٫۶	۹۸٫۵	۹۶٫۰	۹۸٫۷	۹۳٫۸	۸۷٫۵	۹۴٫۱	۹۵٫۴	۹۹٫۲	۹۸٫۸	۹۸٫۵	۹۱٫۹	۸۶٫۶
تجارت کی مالیت (کرور روپیہ)	۶۶٫۳	۱۷٫۵	۱۴٫۹	۰٫۲۴	۱۲٫۰	۵٫۹	۷٫۸	۱۴٫۱	۳٫۸	۲٫۹	۱٫۵	۴٫۵	۴٫۱	۵٫۹	۱٫۶	۲٫۸

[1]۔ یہ اعداد ایک رپورٹ موسوم بہ "تبصرہ بر تجارت ہند برائے ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء" سے ماخوذ ہیں۔

[2]۔ اس میں اسٹریٹس سٹلمنٹس اور دوسرے جزائر شامل ہیں۔

جدول (۴) - ہندوستانی تجارت کا رخ[1] ۴۵۲ (ب)

برآمد کردہ اشیا کا فیصد تناسب۔ جہاں اعداد درج نہیں ہیں ان کا یہ مطلب ہے کہ یا تو تجارت نہیں ہوئی یا کم ہوئی۔

۲۵۹

ملک	چائے		خام سن		سن کی مصنوعات		خام کپاس		چمڑے اور کھالیں (خام اور دباغت کردہ)		روغن دار تخم		غذائی اجناس	
	۱۹۱۳ء تا ۱۹۱۴ء	۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء	۱۹۱۳ء تا ۱۹۱۴ء	۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء	۱۹۱۳ء تا ۱۹۱۴ء	۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء	۱۹۱۳ء تا ۱۹۱۴ء	۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء	۱۹۱۳ء تا ۱۹۱۴ء	۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء	۱۹۱۳ء تا ۱۹۱۴ء	۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء	۱۹۱۳ء تا ۱۹۱۴ء	۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء
سلطنت متحدہ	۷۲٫۴	۸۵٫۶	۳۸٫۰	۲۳٫۶	۶٫۳	۹٫۷	۳٫۵	۱۴٫۲	۲۵٫۹	۶۷٫۱	۲۲٫۲	۲۸٫۰	۲۳٫۷	۱۶٫۹۳
کنیڈا	۴٫۳	۳٫۷	—	۰٫۱	—	۳٫۳	.	.	.	.	-	-	-	-
آسٹریلیا	۳٫۱	۰٫۲	—	۰٫۲	۱۰٫۷	۸٫۵	.	.	.	.	.	.	.	.
ریاست ہائے متحدہ امریکہ	۰٫۷	۲٫۱	۱۱٫۹	۱۰٫۸	۴۱٫۵	۳۱٫۹	—	۴٫۰	۲۴٫۳	۱۵٫۳	۱٫۲	۱٫۸	—	۰٫۲
جرمنی	—	—	۲۱٫۸	۱۵٫۹	—	۰٫۲	۱۴٫۶	۵٫۱	۲۰٫۳	۵٫۰	۱۶٫۰	۸٫۷	۷٫۸	۳٫۱
جاپان	—	—		۳٫۹	۰٫۵	۲٫۴	۴۷٫۲	۵۷٫۲	—	۲٫۴	—	۰٫۳	۳٫۸	۴٫۰
فرانس	—	—	۹٫۹	۱۰٫۷	—	۰٫۱	—	۳٫۶	—	۲٫۴	۳۱٫۴	۱۶٫۵	—	۱٫۰
اٹلی	—	—	۵٫۵	۹٫۵	.	.	۷٫۷	۳٫۸	۵٫۳	۱٫۱	۵٫۰	۶٫۸	—	۰٫۶
بلجیم	—	—	۰٫۵	۸٫۴	.	۰٫۸	۱۰٫۳	۷٫۳	—	۰٫۲	۱۶٫۰	۲٫۹	.	۰٫۵
سیلون	۱٫۶	۰٫۹	—	-	.	۰٫۱	.	۰٫۱	.	.	.	۰٫۶	۱۱٫۵	۲۴٫۸
اتحاد جماہیر شورائیہ روس	۱۱٫۱	۰٫۶	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
ایران، عرب وغیرہ	۱٫۴	۵٫۰	—	۲٫۰	.	۰٫۸	.	.	.	۰٫۳	.	۰٫۳	۵٫۶	۴٫۰
جاوا	—	—	—	.	۲٫۵	۲٫۵	.	.	.	.	.	.	.	.
جمہوریہ ارجن ٹائن	—	—	—	۰٫۹	۱۰٫۴	۱۰٫۴	-	-	.	.	.	-	-	.
چین	—	—	—	.	.	.	۱٫۷	۱٫۶	.	.	.	.	.	۱٫۴
ہسپانیہ	—	—	۲٫۸	۲٫۰	.	.	.	۰٫۶	۲٫۸	.	.	۰٫۳	.	.
ہالینڈ	—	—	—	.	.	.	.	۱٫۱	۳٫۳	۱٫۰	۱٫۱	۷٫۳	۶٫۸	۲٫۲
اسٹریٹ سٹل منٹس	—	—	—	.	.	.	.	—	.	۰٫۱	—	۰٫۳	۶٫۷	۸٫۸
سوماٹرا اور جاوا	—	—	—	.	.	.	.	—	.	.	.	—	۱٫۰	۲٫۱
مصر	۰٫۵	۰٫۱	—	۰٫۸	۲٫۱	۲٫۱	.	.	.	.	.	.	.	.
اتحاد جنوبی افریقہ	—	۰٫۱	—		۱٫۷	۱٫۷	.	.	.	.	.	.	.	.
سیام	—	—	—		۱٫۶	۱٫۶	.	.	.	.	.	.	.	.
مذکورۂ بالا ملکوں کی مجموعی تجارت کا فیصد تناسب	۹۴٫۹	۹۸٫۳	۹۰٫۴	۸۸٫۸	۷۷٫۲	۷۸٫۰	۸۵٫۰	۹۶٫۶	۸۱٫۹	۹۴٫۹	۹۲٫۸	۷۳٫۸	۶۹٫۵۶	۹۸٫۹
تجارت کی مجموعی مالیت (کرور روپیہ)	۵٫۰	۲۰٫۰	۳۰٫۸	۱۴٫۸	۲۸٫۲	۲۸٫۰	۴۱٫۰	۴۴٫۲	۱۵٫۹	۱۱٫۰	۲۵٫۶	۱۸٫۴	۴۵٫۱	۱۵٫۴

[1] ۔ یہ اعداد ایک رپورٹ موسوم بہ "تبصرہ بر تجارت ہند برائے ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء" صفحہ ۱۳۳ تا صفحہ ۱۳۴ سے ماخوذ ہیں۔

حاصل ہے۔ گو سلطنت متحدہ، ہندوستان کو سوتی مصنوعات ابھی تک سب سے زیادہ مقدار میں روانہ کرتی ہے، پھر بھی ہندوستانی درآمد میں اس کا حصہ ۲۹-۱۹۲۸ء میں ۷۱٫۳ فیصد تک اور ۳۷-۱۹۳۶ء میں ۵۰٫۷۷ فیصد تک بتدریج گھٹ گیا۔ اس کے مقابل ۱۴-۱۹۱۳ء میں تناسب ۹۷٫۱ فیصد تھا۔ جاپان کا حصہ ۱۴-۱۹۱۳ء میں ۰٫۱۸ فیصد تھا، لیکن ۲۹-۱۹۲۸ء کے ۱۸٫۳ فیصد کے مقابل ۳۷-۱۹۳۶ء میں ۴۲٫۳ فیصد تک بڑھ گیا، اور بیشی زیادہ تر سوتی دھاگے، سوت، اور بھورے اور رنگین سوتی کپڑوں میں ہوئی۔ ہندوستان میں شکر کی درآمد کا اہم ذریعہ جاوا ہی رہا، اگرچہ شکر کی مجموعی درآمدہ مقدار زیادہ نہیں رہی ہے۔ ۳۷-۱۹۳۶ء میں تجارت کی خصوصیت یہ تھی کہ چین (بشمول ہانگ کانگ) سے تجارت میں بہت بیشی ہوئی جہاں سے دوسرے ملکوں کی تیار کی ہوئی شکر کی بڑی مقدار ہندوستان بھیجی گئی۔ زمانۂ بعد از جنگ میں جہاں لوہے، فولاد، کلوں اور آہنی سامان کی آمد سلطنت متحدہ سے کم ہوئی وہاں ریاستہائے متحدۂ امریکہ، جرمنی، بلجیم اور جاپان سے زیادہ ہوگئی حالانکہ سلطنت متحدہ ہی خاص کر لوہا، فولاد اور کلیں مہیا کرنے میں مقابلۃً سب ملکوں سے بڑھا رہا۔ لوہے اور فولاد کی حد تک سلطنت متحدہ نے اپنی غالب حیثیت برقرار رکھی اور ۳۷-۱۹۳۶ء میں اس کا حصہ کل ہندوستانی تجارت میں زائد از ۵۶ فیصد رہا۔ اس سے پیشتر کے سال میں بھی مقدار اتنی ہی رہی تھی۔ جرمنی، فرانس اور لکسمبرگ کے حصے میں بیشی اور بلجیم کے حصے میں کمی ہوگئی۔ کچھ سال ادھر سے جاپان کا حصہ بتدریج بڑھ گیا ہے چنانچہ ۳۶-۱۹۳۵ء میں ۶ فیصد تھا اور ۳۷-۱۹۳۶ء میں ۸ فیصد ہوگیا۔ ۳۵-۱۹۳۴ء سے کلوں کی حد تک جاپان کے حصے میں اضافہ سلطنت متحدہ کے نقصان سے ہوا۔ لیکن اس کے باوجود سلطنت متحدہ ہی کی کلیں سب سے زیادہ مقدار میں درآمد ہوئی ہیں۔ دوسرے ملکوں کے منجملہ ریاستہائے متحدۂ امریکہ، جرمنی، بلجیم اور سویڈن کے حصوں میں بھی گذشتہ سال کے مقابلے میں بیشی ہوئی۔ آہنی سامان کی حد تک سلطنت متحدہ کا حصہ ۳۷-۱۹۳۶ء میں بڑھ گیا

چنانچہ ۳۶-۱۹۳۵ء میں وہ ۳۱ء۸ فیصد تھا اور ۳۷-۱۹۳۶ء میں اس میں ۳۴ء۱ فیصد تک بیشی ہوئی۔ جاپان کا حصہ بھی ۱۰ء۹ فیصد سے بڑھ کر ۱۱ء۸ فیصد ہوگیا۔ اس کے برخلاف جرمنی، ریاستہائے متحدہ امریکہ اور سوئیڈن کا حصہ کم ہوگیا۔

معدنی تیلوں کی حد تک روس اور ریاستہائے متحدہ امریکہ کا حصہ کم ہوگیا، لیکن بورنیو اور سوماٹرا کے حصے میں کافی بیشی ہوئی۔ موٹر کی سواریوں کی حد تک سلطنت متحدہ کا حصہ ۳۶-۱۹۳۵ء میں ۴۱ء۷ فیصد تھا لیکن ۳۷-۱۹۳۶ء میں وہ ۴۱ء۹ فیصد تک بڑھ گیا؛ اور انھی برسوں میں ریاستہائے متحدہ امریکہ کا حصہ ۳۵ء۵ فیصد سے ۳۸ء۰ فیصد تک بڑھ گیا۔ جرمنی کا حصہ ۶ فیصد تک بڑھا۔ اس کے برخلاف کنیڈا کا حصہ ۳۶-۱۹۳۵ء میں ۱۷ فیصد تھا لیکن ۳۷-۱۹۳۶ء میں ۱۱ء۲ فیصد تک گھٹ گیا۔

(۲) برآمد۔ برآمد کی جانب سلطنت متحدہ، ہندوستانی چائے کی سب سے بڑی واحد خریدار ہے۔ چنانچہ اس نے مجموعی برآمد میں سے ۳۶-۱۹۳۵ء میں ۸۹ء۶ فیصد حصہ اور ۳۷-۱۹۳۶ء میں ۸۵ء۶ فیصد حصہ لیا۔ کنیڈا کا حصہ ۳۶-۱۹۳۵ء میں ۳ء۲ فیصد تھا، لیکن ۳۷-۱۹۳۶ء میں بڑھ کر ۳ء۳ فیصد ہوگیا۔ ریاستہائے متحدہ امریکہ کے حصے میں بھی ۳۶-۱۹۳۵ء کے ۱ء۹ فیصد سے ۳۷-۱۹۳۶ء کے ۲ء۱ فیصد تک بیشی ہوئی۔ آجکل چائے کی راست تجارت روس سے بہت کم مقدار میں ہوتی ہے لیکن زمانۂ قبل از جنگ میں چائے کی مجموعی برآمد میں سے روس نے ۱۱ فیصد حصہ لیا۔ خام سن کی حد تک سلطنت متحدہ نے ۳۶-۱۹۳۵ء میں ۲۱ء۶ فیصد اور ۳۷-۱۹۳۶ء میں ۲۳ء۶ فیصد حاصل کیا۔ دوسرے یورپی ملکوں میں جرمنی اور ہسپانیہ نے بہت کم اور دوسری طرف فرانس، بلجیم اور اٹلی نے زیادہ حصہ لیا۔ ریاستہائے متحدہ امریکہ اور جاپان کے حصوں میں اضافہ ظاہر ہوا۔ ہندوستان سے سن کی مصنوعات کی برآمد حسب معمول سب سے زیادہ ریاستہائے متحدہ امریکہ میں ہوئی لیکن اضافی حیثیت سے اس کا حصہ ۳۲ء۱ فیصد سے ۳۱ء۹ فیصد تک گھٹ گیا۔

اس کے برخلاف سلطنت متحدہ اور ارجن ٹائن کے حصوں میں علی الترتیب ۸٫۸ فیصد سے ۹٫۷ فیصد تک اور ۸٫۸ فیصد سے ۱۰٫۴ فیصد تک اضافہ ہوا۔ آسٹریلیا کا حصہ ۹٫۴ فیصد سے گھٹکر ۸٫۵ فیصد رہ گیا۔ ہندوستانی سن کی مصنوعات کے دوسرے گاہک سیام اکینڈا اتحاد جنوبی افریقہ اور جاپان ہیں۔ خام کپاس کا سب سے بڑا خریدار جاپان ہے۔ چنانچہ مجموعی ہندوستانی برآمد میں سے اس نے ۱۹۳۵-۳۶ء میں ۵۳٫۱ فیصد اور ۱۹۳۶-۳۷ء میں ۵۲٫۲ فیصد خریدا۔ سلطنت متحدہ کی خریداری کی مقدار ۱۹۳۵-۳۶ء میں ۱۳٫۴ فیصد تھی اور ۱۹۳۶-۳۷ء میں بڑھکر ۱۴٫۲ فیصد ہوگئی۔ جہاں بلجیم کی خریداری کا تناسب ۵٫۶ فیصد سے ۷٫۳ فیصد تک بڑھا، وہاں جرمنی، فرانس اور اٹلی کا حصہ گھٹ گیا۔ غذائی اجناس کی حد تک، ہندوستانی چاول کا بہترین خریدار سیلون ہے۔ چنانچہ غذائی اجناس کی مجموعی برآمد کردہ مقدار میں سے اس نے ۱۹۳۵-۳۶ء میں ۳۱٫۱ فیصد اور ۱۹۳۶-۳۷ء میں ۲۴٫۸ فی صد خریدا۔ سلطنت متحدہ اسٹریٹس سٹل منٹس، چین، سوماٹرا و جاوا، جرمنی اور بلجیم، ہندوستانی غذائی اجناس کے دوسرے بڑے گاہک ہیں۔ چنانچہ ۱۹۳۵-۳۶ء میں سلطنت متحدہ نے ۵٫۲ فیصد خریدا، لیکن ۱۹۳۶-۳۷ء میں گیہوں زیادہ
۲۶۱ مقدار میں خریدنے کی وجہ سے اس کے حصے کا تناسب بڑھکر ۱۶٫۲ فیصد ہوگیا۔ روغن دار تخموں کی حد تک، فرانس دوسرے ملکوں کے مقابلے میں مونگ پھلی کی زیادہ مقدار درآمد کرتا ہے۔ سلطنت متحدہ، جرمنی، اٹلی اور ہالینڈ دوسرے اہم ملک ہیں جو ہندوستان سے روغن دار تخموں کو درآمد کرتے ہیں۔ سلطنت متحدہ کا حصہ ۱۹۳۵-۳۶ء میں ۲۵ فیصد تھا، لیکن ۱۹۳۶-۳۷ء میں ۲۸ فیصد ہو جانا خاص بیشی کو ظاہر کرتا ہے۔ اٹلی کے حصے میں ۴٫۷ فیصد سے ۶٫۸ فیصد تک اور بلجیم کے حصے میں ۲٫۲ فیصد سے ۲٫۹ فیصد تک بیشی ہوئی۔ اس کے برعکس فرانس اور جرمنی کے حصوں میں کمی ہوگئی۔ چرسے اور کھالوں کے سب سے بڑے خریدار سلطنت متحدہ اور ریاستہائے متحدہ امریکہ ہیں۔ سلطنت متحدہ نے ۱۹۳۵-۳۶ء میں

۷ء۱۱ فیصد اور ۳۷-۱۹۳۶ء میں ۱ء۶ فیصد حصے کی خریداری کی۔ فرانس کا حصہ ۵ء۱ فیصد سے ۴ء۲ فیصد تک بڑھ گیا۔ ریاستہائے متحدہ امریکہ کے حصے میں بہت ہی نمایاں کمی ہو گئی۔ چنانچہ پہلے سال ۷ء۱۹ فیصد تھا اور دوسرے سال ۳ء۱۵ فیصد تک گر گیا۔ جرمنی زمانۂ قبل از جنگ میں ہندوستانی چمڑے کے بہترین خریداروں میں سے تھا، لیکن اب اس کی خریداری میں بہت کمی ہو گئی ہے اٹلی بھی پہلے کے مقابلے میں اب بہت کم مقدار درآمد کرتا ہے۔

۱۵ ہندوستان کی مکرر برآمد کی تجارت

کسی ملک کے متعلق یہ کہا جائے کہ وہ اشیا کی لوٹ کر برآمد کر رہا ہے تو اس کا مطلب یہ ہے کہ وہ اشیا کو پہلے درآمد کرتا ہے اور اس کے بعد ان کو پھر برآمد کرتا ہے۔ گویا زیرِ بحث ملک محض ایک تقسیمی مرکز کا کام کرتا ہے۔

ہندوستان میں اس قسم کی مکرر برآمد کی تجارت بہت قدیم زمانے سے جاری ہے، جس کی بڑی وجہ اس کا جغرافی محل وقوع ہے۔ چونکہ ہندوستان مشرقی نصف کرۂ ارض کے وسط میں واقع ہے، اس لئے مشرقِ بعید اور مغرب کے درمیان جو تجارتی مال گزرتا ہے اس کے ٹھیرانے کی یہی موزوں جگہ ہے۔ چنانچہ قدیم زمانے میں یہ حصۂ تجارت زیادہ تر چین سے ریشمی کپڑوں اور ظروف، سیلون سے موتی اور مشرقی مجمع جزائر سے قیمتی پتھر اور مسالے کی درآمد پر مشتمل ہوتا تھا، اور اس کا مقصد یہ ہوتا تھا کہ مغرب کے ملکوں کو یہ اشیا دوبارہ برآمد کی جائیں۔ اسی طرح مغربی ممالک کی اشیا مثلاً دھاتی مشین شیشہ وغیرہ مشرقی ملکوں کو مکرر برآمد کیا جاتا تھا۔[1] لیکن موجودہ زمانے میں ہندوستان کی مکرر برآمد کی تجارت میں کچھ سال ادھر تک بتدریج توسیع ہوئی۔ چنانچہ ۸۳-۱۸۸۲ء میں اس کی مالیت

[1] ۔ ملاحظہ ہو کے، ٹی، شاہ کی کتاب موسومہ بہ ”ہندوستانی تجارت، محصول، اور نقل و حمل“ صفحہ ۹۲۔

۵ء۸۰ کرور روپے تھی، لیکن ۱۹۲۰-۲۱ء میں ۰۴ء۱۸ کرور روپے ہوگئی۔
البتہ موخرالذکر سال کے بعد سے اس میں کمی ہوگئی۔ چنانچہ اس کی مالیت
۱۹۲۴-۲۵ء میں ½۱۳ کرور روپے ۱۹۲۵-۲۶ء میں ½۱۰ کرور روپے
۱۹۲۶-۲۷ء میں ۸ کروڑ روپے ۱۹۲۷-۲۸ء میں ½۹ کروڑ روپے ۱۹۲۸-۲۹ء
میں ۸۳ء۷ کروڑ روپے، ۱۹۲۹-۳۰ء میں ۷ کرور روپے ۱۹۳۰-۳۱ء میں
۵ کرور روپے ۱۹۳۱-۳۲ء میں ۶۵ء۴ کرور روپے اور ۱۹۳۲-۳۳ء
میں ۲۲ء۳ کروڑ روپے رہی۔ ۱۹۳۳-۳۴ء میں غیر ملکی تجارتی مال کی
مکرر برآمد میں ۲۲ء۳ کرور روپے سے ۴۲ء۳ کرور روپے تک خفیف سی
بیشی ہوئی۔ ۱۹۳۴-۳۵ء اور ۱۹۳۵-۳۶ء کے دو سالوں میں مزید ترقی
ہوئی۔ چنانچہ مکرر برآمد کی مالیت علی الترتیب ۵۵ء۳ کرور روپے
اور ۷۶ء۳ کرور روپے تھی۔ ۱۹۳۶-۳۷ء میں اس قسم کی تجارت میں
نمایاں ترقی ہوئی چنانچہ اس کی مالیت ۲۴ء۶ کرور روپے تھی ۱۹۳۶-۳۷ء ۲۶۲
میں ہندوستان کی مکرر برآمد کی تجارت میں دوسرے اہم ملکوں کے حصے کا
فی صد تناسب حسب ذیل تھا:- سلطنت متحدہ ۴۹ فی صد؛
ریاستہائے متحدہ امریکہ ۱۱ فیصد؛ سیلون، عدن اور ماتحت علاقے
۵ فیصد؛ جاپان ۴ فیصد؛ عراق ۴ فیصد؛ عرب، ایران اور کینا کی
نوآبادی میں سے ہر ایک ۳ فیصد؛ اور جرمنی، اسٹریٹس سٹل منٹس،
انگریزی مصری سوڈان اور جزائر بحرین میں سے ہر ایک ۲ فیصد۔ مکرر برآمد کی تجارت کا بیشتر
حصہ حسب معمول بمبئی میں سے گزرا، چنانچہ اس کی مقدار ۷۰ فیصد تھی۔ کراچی کا تناسب ۱۲ فیصد
تھا اور وہ دوسرے نمبر پر تھا اور بنگال کا حصہ ۸ فیصد تھا۔

مندرجۂ ذیل جدول[1] میں ان اہم غیر ملکی تجارتی اشیا کی مالیت تبلائی گئی ہے
جو ہندوستان سے مکرر برآمد کی گئیں۔ اعداد بہ لحاظ مدارج اہمیت ترتیب دیے گئے ہیں، اور
زمانۂ قبل از جنگ کے پانچ سالوں کے اوسط کے مقابلے میں ۱۹۳۶-۳۷ء کے حقیقی اعداد درج کیے گئے ہیں۔

[1] ملاحظہ ہو ایک رپورٹ موسوم بہ "تبصرہ بہ تجارت ہند برائے ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء" صفحہ ۱۹۷، صفحہ ۱۹۸۔

مکرر برآمد کردہ اشیا کی مالیت
(بحساب ہزار روپیہ)

اشیا	زمانہ جنگ کا اوسط ل	۱۹۳۶-۳۷ء	اشیا	زمانہ جنگ کا اوسط	۱۹۳۶-۳۷ء
خام چمڑے اور کھالیں	-	۲۵۱۶۵	آہنی سامان	۱۳۸۹	۱۵۶۷
			شکر	۵۲۹۵	۱۳۵۹
خام اون	۴۲۵۰	۳۸۲۹	میوے اور ترکاریاں	۱۳۱۱	۱۳۶۰
اونی مصنوعات	۴۱۶	۱۴۶۵	کلیں اور گرنی کا سامان	۵۶۸	۱۲۹۵
			لباس	۱۵۸۹	۵۹۳
میزان	۴۶۶۶	۵۲۹۴	گوند اور رال	۱۰۵۴	۵۱۵
دھاتیں اور کچی دھات	۲۰۰۵	۴۱۴۱			
خام کپاس	۱۴	۱۶۴	بساطی کی دکان اور کلاہ سازی کا سامان اور ٹوپیاں	-	۴۵۵
سوتی کپڑے	۱۵۷۵۱	۲۷۵۰			
میزان	۱۵۷۶۵	۲۹۱۴			
سواریاں	۷۵۲	۲۷۱۵	ربر کی مصنوعات	۱۱۲	۲۷۹

ل۔ زمانۂ جنگ کا اوسط ۰۰۰ ۱۴۳۸(۸ روپیے اور زمانہ بعد از جنگ کا اوسط ۰۰ ۴۰ ۷ ۱۵۶۴ روپے تھا۔

خام ریشم	۱۲۳	۲۹	ڈاک کے ذریعے مرسلہ اشیا	۱۶۲۴	۱۶۹
ریشمی مصنوعات وغیرہ	۶۰۳	۲۴۹۹	دوسری متفرق اشیا	۹۲۱۲	۱۱۹۴۸
میزان	۸۲۶	۲۵۲۸	مکرر برآمد کردہ اشیا کی مجموعی مالیت	۴۶۱۸۸	۶۲۴۰۷

مذکورۂ بالا جدول سے معلوم ہوگا کہ مکرر برآمد کی تجارت زیادہ تران مصنوعات کی بابت ہوئی جو مغربی ملکوں سے درآمد کی گئیں۔ چنانچہ خاصکر سوتی کپڑے ایران، مسقط اور مشرقی افریقہ روانہ کئے گئے۔ مغربی ملکوں کو جو اہم شئے مکرر برآمد کی گئی وہ خام اون ہے جو ہندوستان کی بڑی سرحد پار سے درآمد کی جاتی اور جس کا بیشتر حصہ سلطنت متحدہ کو بھیجا جاتا ہے۔ ایران ص ۲۶۳ کی سنجاب اور پوستین کی کچھ مقدار بمبئی سے برآمد کی جاتی ہے۔ جزائر بحرین اور مسقط وغیرہ سے موتی درآمد کر کے بمبئی کی بندرگاہ سے دوسرے ملکوں کو برآمد کئے جاتے ہیں۔

گو ہندوستان، خاصکر ان ایشیائی ملکوں کے لئے جو بحری ساحل سے محروم ہیں اور جن کے لئے ہندوستانی بندرگاہیں ہی دوسرے ملکوں سے تجارتی تعلقات برقرار رکھنے کا سب سے قریبی وسیلہ ہیں کسی حد تک تقسیمی مرکز کی حیثیت ہمیشہ قائم رکھیگا۔ پھر بھی ہندوستان کی مکرر برآمدی تجارت کا مستقبل اس امر کے مدنظر درخشاں نہیں ہے کہ مختلف ملکوں میں راست تجارتی تعلقات قائم کرنے کا میلان روز افزوں ہے جس کی وجہ سے مکرر برآمدی مرکز کی حیثیت سے ہندوستان پر ان کا انحصار کم ہو جائے گا۔

۱۶ توازن تجارت اور توازن حسابات

ہندوستان کی تجارت خارجہ کی ایک معمولی اور بہت نمایاں خصوصیت یہ ہوا کرتی تھی کہ خانگی تجارتی مال کی درآمد کے مقابلے میں برآمد کی مقدار بہت زیادہ ہوتی تھی۔ گاہ گاہ توازن تجارت ہندوستان کے خلاف بھی ہو جایا کرتا تھا یعنی تجارتی مال کی برآمد کے مقابلے میں درآمد زیادہ ہوتی تھی چنانچہ جیسا کہ

اس باب کی فصل (۶) میں اوپر بیان کیا جاچکا ہے ۱۹۲۰ء-۲۱ء اور ۱۹۲۱ء-۲۲ء میں یہی صورت پیش آئی درآمد کے مقابلے میں برآمد میں جو زیادتی یا موافق توازن تجارت ہوتا ہے اس کی ادائی ایک حد تک قیمتی فلز یعنی سونا چاندی کی درآمد کے ذریعے سے ہوتی تھی اور کسی حد تک غیر ملکی سرمایہ کے سود اور "مطالبات وطن" کی ادائی کے ذریعے ہوتی تھی (دیکھو فصل ۱۷)۔ تجارتی مال کی حد تک ہندوستان کے موافق توازن تجارت کا اوسط زمانۂ قبل از جنگ کے پانچ سالوں میں ۷۰ کروڑ روپے، زمانۂ جنگ کے پانچ سالوں میں ۷۶ کروڑ روپے، اور زمانہ بعد از جنگ کے پانچ سالوں میں، جو ۱۹۲۳ء-۲۴ء کے سال پر ختم ہوتے ہیں، ۵۳ کروڑ روپے تھا۔ اس کے بعد کے پانچ سالوں میں جو ۱۹۲۸ء-۲۹ء کے سال پر ختم ہوتے ہیں اوسط ایک ارب ۱۳ کروڑ روپے تک بڑھ گیا، لیکن ۱۹۳۳ء-۳۴ء پر ختم ہونے والے پانچ سالوں میں ۴۳ کروڑ روپے تک گھٹ گیا۔ ۱۹۳۲ء-۳۳ء کا سال سب سے ناموافق سال تھا، اس لئے کہ موافق توازن تجارت گھٹکر ۳ کروڑ روپے سے کچھ ہی زیادہ رہ گیا۔ ۱۹۳۳ء-۳۴ء میں موافق توازن تجارت بڑھکر ۳۵ کروڑ روپے تک ہوگیا لیکن اس کے بعد کے سال یعنی ۱۹۳۴ء-۳۵ء میں تخفیف ہوگئی اور موافق توازن ½۲۳ کروڑ روپے تک گھٹ گیا۔ ۱۹۳۵ء-۳۶ء میں اس میں ½۳۰ کروڑ روپے تک بیشی ہوئی اور ۱۹۳۶ء-۳۷ء میں دگنے سے زیادہ اضافہ ہوا اور وہ ¾۷۷ کروڑ روپے ہوگیا۔ موافق توازن کی اتنی بڑی مقدار اس بات کا نتیجہ تھی کہ برآمد میں ۳۸ کروڑ روپے کی بیشی اور درآمد میں ۹ کروڑ روپے کی کمی ہوئی تھی ۱۹۲۹ء سے تجارتی کساد بازاری رونما ہوئی، اشیا کی آزادانہ نقل و حرکت پر بندشیں عائد کی گئیں، اور بین الاقوامی تجارت کی نوعیت اور مقدار بدل گئی۔ ان چیزوں نے خاصکر کساد بازاری کے نازک دور میں ہندوستان کے توازن تجارت پر مخالف اثر ڈالا۔ گو فی نفسہٖ موافق توازن تجارت میں کمی ہونا کوئی تشویش کی بات نہیں ہے، لیکن ہندوستان کی حد تک یہ مسئلہ

بہت اہم ہے، اس لئے کہ ہندوستان کو سمندر پار کے واجبات کثیر مقدار
میں پورے کرنے پڑتے ہیں۔ ان واجبات کو کم کرنے میں اس واقعے ۲۶۴
سے مدد ملی ہے کہ ہندوستان ۱۹۳۱ء سے سونا برآمد کر رہا ہے[1]۔ ہندوستان
کا سونا درآمد کرنے والے ملک کی حیثیت سے سونا برآمد کرنے والے ملک
میں تبدیل ہو جانا ان اہم ترین عاملوں میں سے ایک ہے جو اس کی بین الاقوامی
تجارت کے حسابات کو متاثر کرتے ہیں۔ اس کو صفحہ ۲۶۹ پر اچھی طرح
واضح کر دیا گیا ہے۔ قیمتی دھاتوں کی معمولی درآمد میں سب سے اول
۱۹۳۱ء۔۳۲ میں رکاوٹ پیدا ہوئی جبکہ الٹی ۵۸ کروڑ روپے کی مالیت
کے سونے کی خالص برآمد ہوئی۔ ۱۹۳۲ء۔۳۳ اور ۱۹۳۳ء۔۳۴ میں جتنے سونے
کی خالص برآمد ہوئی اس کی مالیت علی الترتیب ۶۵½ کروڑ روپے اور
۵۷ کروڑ روپے تھی۔ ۱۹۳۴ء۔۳۵ میں خالص برآمد کی مالیت ۵۲½ کروڑ
روپے تھی۔ سونے کی برآمد ۱۹۳۵ء۔۳۶ میں ۳۷½ کروڑ روپے تک اور
۱۹۳۶ء۔۳۷ میں ۲۸ کروڑ روپے تک گھٹ گئی[2]۔ یہ قابلِ لحاظ ہے کہ
تجارتی مال کی حد تک موافق توازنِ تجارت کے اضافے کے ساتھ
سونے کی برآمد میں کمی ہو گئی۔ چاندی کی خالص درآمد کی مالیت ۱۹۳۴ء۔۳۵
میں ۳۷ لاکھ روپے اور ۱۹۳۵ء۔۳۶ میں ایک کروڑ ۲۷ لاکھ روپے تھی،
لیکن وہ ۱۹۳۶ء۔۳۷ میں ۱۳ کروڑ ۵۹ لاکھ روپے تک بڑھ گئی۔ ظاہری
توازنِ تجارت کا اندازہ خانگی تجارتی مال اور زر و جواہر کے اعداد و شمار
سے ہوتا ہے، ۱۹۳۴ء۔۳۵ میں ۶۷ کروڑ روپے ۱۹۳۵ء۔۳۶ میں ۶۷
کروڑ روپے اور ۱۹۳۶ء۔۳۷ میں ۹۲ کروڑ روپے کی حد تک موافق تھا۔ انگلستان ۲۰/ستمبر ۱۹۳۱ء
کو معیارِ طلا سے ہٹ گیا، اس تاریخ کے بعد سے جتنا سونا ہندوستان سے برآمد کیا گیا

---

[1] کچھ سال ادھر سے سونے کی کثیر مقدار میں برآمد کے اس غیر معمولی واقعے کو باب میں جانچا گیا ہے۔

[2] ۳۱/مارچ ۱۹۳۶ء کو ختم ہونے والے سال میں نہ صرف موافق توازن تجارت
بلکہ سونے کی خالص برآمد میں بہت بڑی کمی ہوئی۔

اس کی مجموعی مالیت ۲۵/جون ۱۹۳۶ء تک ۳ ارب ۲ء ۱۵ کرور روپے تھی۔

حسابات یا ادائیوں کے ٹھیک توازن کے لئے یہ ضروری ہے کہ برآمد اور درآمد میں پوری طرح مساوات ہو اور یہ مساوات بظاہر اس وقت قائم ہو سکتی ہے جبکہ ظاہری مدات Visible Item اور مخفی مدات Invisible Item دونوں کو محسوب کیا جائے۔ ظاہری مدات میں وہ سب مدیں شامل ہیں جو کروڑگیری کے اعداد و شمار میں درج ہوتی ہیں اور مخفی مدات میں وہ مدیں شامل ہیں جن کا اس طرح اندراج نہیں ہوتا۔

ہندوستان کی فرد حساب میں لین داری اور دین داری کی مدیں

اب ہم اس بات پر غور کریں گے کہ ایک مکمل بین الاقوامی فرد حساب کے لیے کن مدوں کا لحاظ کرنا ضروری ہے اور ان میں سے ہر ایک کے بارے میں ہندوستان کیا حیثیت رکھتا ہے۔[1]

(۱) تجارتی مال کی درآمد و برآمد۔ اس عنوان کے تحت جیسا کہ پہلے بیان کیا جا چکا ہے، ہندوستان ایک لین دار ملک ہے۔

(۲)۔ زر و جواہر۔ ہندوستان کچھ سال ادھر ۱۹۳۱ء-۱۹۳۰ء تک زر و جواہر جتنی مقدار میں برآمد کرتا تھا اس سے زیادہ مقدار میں درآمد کیا کرتا تھا، اور اسی لئے اس مد کی حد تک وہ ایک دین دار ملک تھا۔ ۲۶۵ع
لیکن ۱۹۳۲-۱۹۳۱ء سے جیسا کہ اوپر بیان کیا جا چکا ہے یہ صورت حال تبدیل ہو گئی ہے اور سونا بڑی مقدار میں برآمد کر رہا ہے جس کی بنا پر اس مد کی حد تک وہ لین دار بن گیا ہے۔

(۳)۔ غیر ممالک سے لئے ہوئے یا موصولہ قرضے: جس وقت قرضہ جاری کیا جاتا ہے تو قرضہ حاصل کرنے والی قوم لین دار ہوتی ہے

---

[1] ملاحظہ ہو مورلیسن کی کتاب موسوم بہ Economic Transition in India باب (۸)۔

اور قرضہ دینے والی قوم دین دار بن جاتی ہے۔ اس عنوان کے تحت ہندوستان ایک لین دار ملک ہے، اس لئے کہ اس کو انگلستان سے وقتاً فوقتاً کثیر مقدار میں قرضہ لینا پڑا۔

(۴)۔ جو سرمایہ مصروف کیا جا چکا ہو اس کا سالانہ سود۔ اس کا اثر مخالف پڑتا ہے، اس لئے کہ قرضہ گیرندہ ملک دین دار اور قرضہ دہندہ ملک لین دار بن جاتا ہے۔ چونکہ ہندوستان کو لینے لئے ہوئے قرضوں کا سود سالانہ ارسال کرنا پڑتا ہے اس لئے وہ اس عنوان کے تحت دین دار کی حیثیت رکھتا ہے۔

(۵)۔ اصل قرضے کی واپسی بھی قرضہ گیرندہ ملک کو دین دار اور قرض دہندہ ملک کو لین دار بنا دیتی ہے۔ چونکہ ہندوستان سالانہ سود کی ادائی کے علاوہ اپنے ذمے کے غیر ملکی قرضے کے کچھ حصے کو مستقل طور پر ادا کر رہا ہے، اس لئے وہ اس عنوان کے تحت دین دار ملک ہے۔ قرضے کی واپسی یہ شکل اختیار کر سکتی ہے کہ ہندوستانی روپے کے وہ پرامیسری نوٹ خریدیں جو انگلستان میں رکھے گئے ہیں اور اس طرح لئے ہوئے قرضے کو اپنے ہی ملک میں لے آئیں۔ حکومت اپنی آمدنی سے قرضہ ادا کرے تب بھی نتیجہ یہی ہوگا یعنی اس طرح ہندوستان کے ذمے کے غیر ملکی واجبات اس حد تک کم ہو جاتے ہیں۔

(۶)۔ ہندوستان سے باہر رہنے والے ہندوستانیوں اور ہندوستان میں مقیم بیرونی اشخاص کی آمدنیوں کا وہ حصہ جو یہ اشخاص اپنے متعلقہ وطن کو بھیجتے ہیں۔ اول الذکر صورت میں ہندوستان لین دار ملک ہے اور موخر الذکر صورت میں دین دار کی حیثیت رکھتا ہے۔ ہندوستانی تاجر اور قلی جو ہندوستان سے باہر مقیم ہیں ہندوستان کو جتنی رقم بھیجتے ہیں اس سے کہیں زیادہ مقدار اس رقم کی ہوتی ہے جو ہندوستان میں مقیم یورپی تاجر، کاروباری اشخاص، بنک کاری کرنے والے اور سرکاری عہدہ دار باہر روانہ کرتے ہیں۔

(۷)۔ غیر ملکی بنکوں، جہاز رانی اور ان کی کمپنیوں کا منافع ہندوستان سے جو رقمیں بنک کاری کے منافع، جہاز راں کمپنیوں کے وصول کردہ کرایے اور بیمے کی اقساط کے عنوان کے تحت باہر روانہ کی جاتی ہیں ان کا صحیح حساب نہیں لگایا گیا ہے، لیکن اس رقم کی مجموعی مقدار لازمی طور پر بہت زیادہ ہوگی۔ بہرحال یہ سب کی سب ہندوستان کو دین دار بنا دیتی ہیں۔

(۸)۔ وہ رقمیں جو غیر ممالک کے باشندے کسی ملک کو خیراتی کاموں کے لئے بھیجتے ہیں یا وہ رقمیں جو کوئی ملک بطور چندہ باہر روانہ کرتا ہے۔ اس عنوان کے تحت ہندوستان ایک لین دار ملک ہے، اس لئے کہ اس کو یورپ اور امریکہ سے تبلیغی اغراض اور تبلیغی مدارس کی امداد کے لئے اور ہندوستان میں قحطوں اور دوسری مصیبتوں سے نجات دلانے کی غرض سے جتنی رقمیں وصول ہوتی ہیں وہ اس رقم سے بدرجہا بڑی ہوتی ہیں جو ہندوستان غیر ممالک کو اسی قسم کے اغراض کیلئے روانہ کرتا ہے۔

(۹)۔ کسی ملک کی حکومت کے مصارف غیر ممالک میں اس ملک کو اس حد تک دین دار بنا دیتے ہیں۔ اس کے برخلاف کسی ملک میں دوسرے ملکوں کی حکومتوں کے مصارف اس ملک کو اس حد تک لین دار بنا دیتے ہیں۔ اس مد میں ہندوستان دین دار ملک ہے۔
۲۶۶ اس لئے کہ ہندوستان اپنے زر کی بہت بڑی مقدار انگلستان میں خرچ کرتا ہے، اور وہ اس طرح کہ ہندوستان میں ملازم یورپی عہدہ دار طویل رخصت کی تنخواہ یا وظیفہ لیکر وہیں چلے جاتے ہیں، اور دوسرے یہ کہ وہاں ہندوستان کے لئے سامان بہت بڑی مقدار میں خریدا جاتا ہے۔ علاوہ ازیں حکومت انگلستان، ہندوستان کے لئے مختلف قسم کے کاموں پر جو زر خرچ کرتی ہے اس کا ادا کرنا ہندوستان کے لئے ضروری ہے۔ اس طرح انگلستان میں حکومت ہند کی مد سے

جملہ مصارف کو "مطالبات وطن" کے عنوان کے تحت شامل کیا جاتا ہے۔

(۱۰)۔ خراج یا تاوان۔ ظاہر ہے کہ خراج یا تاوان ادا کرنے والا ملک دین دار اور وصول کرنے والا ملک لین دار ہوگا۔ لیکن چونکہ ہندوستان تاوان یا خراج ادا اور وصول نہیں کرتا، اس لئے اس مد کو بالکل نظر انداز کر دینا پڑے گا۔

(۱۱)۔ غیر ملکی سیاحوں کے مصارف ہندوستان میں اور ہندوستانی سیاحوں کے مصارف غیر ممالک میں۔ اس عنوان کے تحت ہندوستان لین دار ہے، اس لئے کہ غیر ممالک کے جو باشندے تفریح اور سیر کے لئے ہندوستان آتے ہیں ان کی تعداد ان ہندوستانیوں سے بہت زیادہ ہوتی ہے جو غیر ممالک کو جاتے ہیں۔ اس طرح جو رقم خرچ کی جاتی ہے اس کی مقدار کم و بیش ۱ کرور روپیہ سالانہ ہے اور توقع ہے کہ آیندہ اس رقم میں مزید اضافہ ہوگا۔

فرد حساب

مدواجبات (دین داری)	مدواصلات (لین داری)
۱۔ زر و جواہر کی درآمد۔	۱۔ تجارتی اسباب کی برآمد۔
۲۔ غیر ممالک سے حاصل کیے ہوئے قرضوں کا سود۔	۲۔ غیر ممالک سے حاصل کئے ہوئے قرضے۔
۳۔ باہر سے لئے ہوئے قرضوں کی ادائی۔	۳۔ ہندوستان کو غیر ممالک کی مرسلہ رقمیں تبلیغی اغراض اور مدرسوں کے لئے، نیز امداد قحط اور دوسرے خیراتی کاموں کے سلسلے میں۔
۴۔ یورپین تاجروں، وکیلوں، اور سرکاری عہدہ داروں وغیرہ کی مرسلہ رقمیں۔	

۵ ۔ غیر ملکی بنکوں کا منافع، بیمہ کمپنیوں کی اقساط اور غیر ملکی جہازراں کمپنیوں کا باربرداری کا کرایہ ۶ ۔ حکومت ہند کے مصارف ہندوستان کے باہر سرکاری مد میں یعنی عہدہ داروں کی رخصت کے زمانے کی تنخواہ اور وظائف، حکومت ہند کے لئے سامان اور فلز وغیرہ کی خریداری (مطالبات وطن) ۔ ۷ ۔ ہندوستانی طلبا کو ہندوستان سے غیر ممالک میں مرسلہ رقمیں ۔	۴ ۔ غیر ملکی سیاحوں کے مصارف ۔

غرض فرد حساب کی تکمیل کے لئے ان سب مدوں کو محسوب کرنا ۲۶۷
پڑے گا اور اگر یہ کیا جاسکتا ہے تو حساب کی ان دونوں مدوں کا ایک دوسرے کو متوازن کرنا ضروری ہے ۔

مندرجۂ بالا فرد حساب یا توازن حساب میں، دائیں جانب ہندوستان کی دین داری کی مدیں درج ہیں ۔ یعنی یہ وہ مدیں ہیں جن کے تحت ہندوستان اس سے زیادہ رقم ادا کرتا ہے جتنی کہ اس کو وصول ہوتی ہے ۔ بائیں جانب واصلات یا لین داری کی مدیں ہیں ۔ یہ وہ مدیں ہیں جن کے تحت ہندوستان کو غیر ممالک سے اس سے زیادہ زر وصول طلب ہے جتنا کہ ہندوستان کے ذمے غیر ممالک کو واجب الادا ہے ۔

۱۸
ہندوستان کا ظاہری توازن حسابات

صفحہ ۲۶۹ پر مندرجہ گوشوارے[۱] سے اگرچہ سرکاری سامان اور سرکاری مال و دولت کو خارج کر دیا گیا ہے پھر بھی یہ

[۱] اس کے اعداد ایک رپورٹ موسوم بہ "تبصرہ بر تجارت ہند برائے ۱۹۳۶ء–۳۷ء" صفحہ ۱۷۰ سے لئے گئے ہیں

گوشوارہ اس توازن تجارت سے زیادہ مفصل ہے جس میں صرف تجارتی سامان اور سونے چاندی کو شریک کیا جاتا ہے۔ وہ اس طرح کہ اس میں اس رقم اور سرمایۂ محفوظ کو شامل کر کے جو حکومت کے توسط سے ہندوستان سے بیرون ہند اور بیرون ہند سے ہندوستان کو منتقل ہوتا ہے ایک مکمل توازن حسابات تیار کیا گیا ہے۔

اس گوشوارے میں تفصیل کے ساتھ یہ بتلایا گیا ہے کہ ہندوستان کے ظاہری توازن حسابات میں کونسی مدیں شامل ہیں۔ اعداد مفصل طور پر اس طرح تیار کئے گئے ہیں جس سے یہ معلوم ہو جاتا ہے کہ پلہ کہاں بھاری یا کہاں ہلکا ہے۔ چنانچہ علامت جمع (+) اور علامت نفی (-) خالص درآمد کی نمایندگی کرتی ہے۔ اس کا اطلاق مندرجۂ ذیل تینوں قسم واری مدوں میں سے ہر ایک پر ہوتا ہے:۔ (۱) خانگی تجارتی سامان کی درآمد و برآمد؛ (۲) خانگی طور پر سونے چاندی کی درآمد و برآمد؛ اور (۳) حکومت کے توسط سے مرسلہ رقمیں۔ اور ان سب کی میزان بھی علامت جمع (+) یا علامت نفی (-) کے ساتھ بتلادی گئی ہے۔

گوشوارے میں جو ظاہری توازن حسابات دیا گیا ہے اس کے متعلق یہ سمجھا جا سکتا ہے کہ وہ ان خفیہ مدوں کے خالص اثر کو ظاہر کرتا ہے جو ہندوستان کے توازن حسابات میں شریک ہیں، مثلاً جہاز رانی کی خدمات، خانگی ترسیلات، سرمایے کی درآمد و برآمد، بیمے کی اقساط اور سیاحوں کے مصارف وغیرہ۔ ان مدوں کو گوشوارے میں شامل اس لئے نہیں کیا گیا کہ ان کے اعداد کا صحیح حساب نہیں لگایا جا سکتا۔ گوشوارے سے معلوم ہوگا کہ درآمدی تجارت کے مقابلے میں برآمدی تجارت جو بڑھی رہتی تھی اس میں کمی ہوئی جس کو کچھ سال ادھر سونے کی برآمد نے بڑی حد تک پورا کر دیا ہے۔ ہندوستان کو اس قابل بنانے کے لئے کہ وہ اپنے ذمے کے غیر ملکی واجبات یعنی خفیہ درآمدگی

قیمت ادا کرسے، یہ ضروری ہے کہ ظاہری توازن تجارت ہندوستان کے موافق ہو چنانچہ سونے کی برآمد نے اس موافق توازن تجارت کو برقرار رکھنے میں بھی مدد دی ہے۔[1]

۱۹ دولت کے اخراج کی تعریف

ہندوستان میں درآمد کے مقابلے میں برآمد کی جو زیادتی مسلسل رونما ہوتی رہی ہے اس نے "اخراج دولت" کا نظریہ پیدا کر دیا ہے۔ یہ نظریہ خواہ اس کے دوسرے خیالی مضمرات کچھ ہی کیوں نہ ہوں، اس حد تک ضرور کارآمد ثابت ہوا کہ اس نے اس بہت ہی عام تجارتی مغالطے کو ہندوستان کے لوگوں کے دل سے نکال دیا کہ موافق توازن تجارت یا درآمد پر برآمد کی زیادتی لازمی طور پر اچھی شے اور برآمد پر درآمد کی زیادتی لازمی طور پر خراب شے ہے۔ بعض لوگوں نے برآمد کی اس زیادتی کے

---

[1] ہندوستان کے توازن حسابات کے بارے میں مزید تفصیلات کے لئے قاری کو مجلس اقوام شعبۂ اشاعت معاشی معلومات کی مرتب کردہ ایک کتاب موسوم بہ "توازن حسابات" (شایع شدہ ۱۹۳۶ء) کا حوالہ دیا جاتا ہے۔ اس میں حکومت ہند نے ان اعداد سے تجاوز کرنے کی کوشش کی ہے جو "توازن تجارت" اور "مال و دولت کی نقل" کے متعلق ایک سالانہ رپورٹ موسوم بہ "تبصرہ بر تجارت ہند" میں شائع ہوئے ہیں۔ توازن حسابات حسب ذیل دو بڑی قسموں کے لئے پیش کیا گیا ہے۔ (ا) رواں مدات اشیا، خدمات اور سونا؛ اور (ب) سرمایے کی مدات۔ اول الذکر کی حسب ذیل مدیں قائم کی گئی ہیں: (۱) اسباب تجارت (۲) بڑی مدت اور چھوٹی مدت کے سرمایے پر سود اور مقسوم۔ (۳) دوسری خدمات مثلاً بندرگاہ کی فیس، کمیشن؛ بیمہ یا دلالی کی اجرت؛ ڈاک، تار اور ٹیلی فون، سیاحوں اور سفارتی انتظامات کے مصارف؛ ترک وطن کرنے والوں اور توطن خارجی اختیار کرنے والوں کی ترسیلات؛ ہرجانے بصورت نقد اور دوسرے سرکاری واصلات اور مصارف۔ (۴) سونا (سکہ اور غیر مسکوک فلز)۔ سرمایے کی مدوں میں حکومت ہند کے بڑی مدت اور چھوٹی مدت کے قرضوں کے کاروبار بہ شمول بلدی قرضہ جات داخل ہیں۔

ہندوستان کی ادائیوں کا توازن

(بحساب لاکھ روپیہ)

۴۶۹

	زمانۂ قبل از جنگ کا اوسط	زمانۂ جنگ کا اوسط	۱۹۳۲-۳۳ء	۱۹۳۳-۳۴ء	۱۹۳۴-۳۵ء	۱۹۳۵-۳۶ء	۱۹۳۶-۳۷ء
ہندوستانی تجارتی اسباب کی برآمد (خانگی)	+۲۱۹۵۰	+۲۱۵۹۷	+۱۳۲۲۷	+۱۴۷۲۵	+۱۵۱۶۷	+۱۶۰۵۲	+۱۹۶۱۳
غیر ملکی تجارتی اسباب کی مکرر برآمد (خانگی)	+۴۶۳	+۸۱۴	+۳۲۲	+۳۴۲	+۳۵۵	+۳۷۶	+۶۲۴
غیر ملکی تجارتی اسباب کی درآمد (خانگی)	-۱۴۵۸۵	-۱۴۷۸۰	-۱۳۲۲۷ [1]	-۱۱۵۰۰ [1]	-۱۳۱۸۰ [1]	-۱۳۳۷۵ [1]	-۱۲۴۶۰ [1]
تجارتی اسباب کا توازن تجارت	+۷۸۲۷	+۷۶۳۱	+۳۲۲	+۳۵۶۷	+۲۳۴۲	+۳۰۵۳	+۷۷۷۷
سونا (خانگی)[2]	-۲۸۸۷	-۷۸۱	+۶۵۵۲	+۵۷۰۵	+۵۲۵۴	+۳۷۳۵	+۲۷۸۵
چاندی (خانگی)[2]	-۷۲۱	-۲۹۹	-۷۳	-۱	-۳۷	-۱۲۷	-۱۳۵۹
کاغذی زر (خانگی)	-	-	+۱۴	+۱۹	+۳۷	+۲۹	+۲۴
مال و دولت (خانگی) کے لین دین کا توازن	-۳۶۰۸	-۱۰۸۰	+۶۴۹۳	+۵۷۲۳	+۵۲۵۴	+۳۶۳۷	+۱۴۵۰
ظاہری توازن تجارت کی میزان	+۴۲۴۹	+۶۵۵۱	+۶۸۱۵	+۹۲۹۰	+۷۵۹۶	+۶۶۹۰	+۹۲۷۰
اسٹرلنگ کی خریداری رزرو بنک آف انڈیا کی طرف سے[3]	-۴۱۳۵	-۳۴۹۶ [4]	-۴۸۱۸	-۵۹۹۷	-۴۹۸۲	-۴۵۵۸	۷۰۸۷
اسٹرلنگ کی فروخت رزرو بنک آف انڈیا کی طرف سے[5]	+۵	+۵۵۰	-	-	-	-	-
سرکاری تمسکات کے انتقالات	-۸۷	-۳۸	-۱۳	-۱۱	+۳۲	-۵۶	-۱۸
حکومت ہند کے تمسکات کے بارے میں سود کے ڈرافٹ	-۴۴	-۳۰	-۳۲	-۳۶	-۲۸	-۳۱	-۲۹
رقوم کی ترسیلات کا توازن	-۴۲۶۱	-۳۰۱۴	-۴۸۶۳	-۶۰۴۴	-۴۹۷۸	-۴۶۴۵	-۷۱۳۴
حسابات (ادائیوں) کے ظاہری توازن کی میزان	-۱۲	-۳۵۳۷	+۱۹۵۲	+۳۲۴۶	+۲۶۱۸	+۲۰۴۵	+۲۰۹۳

[1] - اس میں اس ریلوے سامان کی مالیت شامل نہیں ہے جس کو کمپنی کے زیر انتظام چلنے والی ریلوں نے براہ راست درآمد کیا۔ یہ قیمت معمولی طریق پر ادا نہیں کی گئی اور اسی لئے توازن تجارت تیار کرنے میں اس کو محسوب نہیں کیا گیا ہے۔

[2] - اس سے وہ لین دین خارج ہیں جو توازن تجارت میں شامل نہیں ہوتے۔

[3] - ۱۹۲۳-۲۴ء سے پیشتر کے برسوں کے اعداد کونسل بلوں اور انتقالات برقی کو تعبیر کرتے ہیں جو ہندوستان میں ادا کئے گئے۔ ۱۹۲۵-۲۶ء سے ان اعداد کا تعلق بالکل اسٹرلنگ کی خریداری سے ہے۔

[4] - اس میں ۸۰ لاکھ روپے شامل ہیں جن کا انتظام حکومت نے گیہوں کی خریداری میں مدد دینے کے لئے کیا تھا۔

[5] - اس سے پیشتر کے برسوں کے اعداد جو اس مد کے تحت درج کیے گئے وہ لندن کے موسومہ اسٹرلنگ کے انتقالات کو تعبیر کرتے ہیں جو ہندوستان میں فروخت کئے گئے۔

متعلق یہ خیال ظاہر کیا ہے کہ وہ ایک طرح کا خراج ہے جو ہندوستان اپنی سیاسی محکومی کے باعث انگلستان کو ادا کرتا ہے۔ زائد برآمد کی شکل میں جو دولت ملک کے باہر جاتی ہے اس سب کے بدلے میں ہندوستان کو یقیناً کسی نہ کسی قسم کا معاوضہ ملتا ہے، اور جیسا کہ بیان کیا جا چکا ہے، واصلات کی مختلف مدوں سے اس کی تشریح کی جا سکتی ہے۔ لیکن، جیسا کہ ہسپانوی کہاوت ہے۔ "حسابات تو بالکل ٹھیک ہیں، لیکن خزانہ خالی ہے"۔ اصل موضوع بحث یہ نہیں ہے کہ آیا کسی نہ کسی قسم کا مساوی معاوضہ حاصل ہوتا ہے یا نہیں، بلکہ یہ کہ آیا جو معاوضہ ملتا ہے وہ پوری طرح کافی ہے یا نہیں۔

ہر تھیوڈور موریسن نے "اخراج دولت" کی تعریف یوں کی ہے کہ "دولت کا اخراج" ہندوستان کے واجبات کا وہ جزو ہے جس کے لئے کسی مقررہ سال میں ہندستان کو کوئی مساوی مادی شئے زر یا اشیا کی شکل میں وصول نہیں ہوتی۔ لیکن وہ اس تعریف پر کئے جانے والے ایک ممکنہ اعتراض کا بھی پہلے ہی سے ذکر کر دیتے ہیں۔ یعنی یہ کہ کسی مقررہ سال میں برآمد کی زیادتی اس سے کم معلوم ہو سکتی ہے جتنی کہ وہ در اصل ہو، اس لیے کہ یہ ممکن ہے کہ کسی غیر ملک سے قرضہ لیا گیا ہو اور مختلف قسموں کی اشیا کی درآمد کی شکل میں وصول کیا گیا ہو۔ چنانچہ اس قسم کی درآمد برآمد کی حقیقی زیادتی کو کم کر دے گی۔ اور زائد برآمد کا صحیح حساب لگانا اور اس کے جواز کو ثابت کرنا مشکل ہو گا۔ قرضے کو بعد کے سالوں میں ادا کرنا ضروری ہے جس کی وجہ سے برآمد میں اور "اخراج دولت" کی مقدار میں بیشی ہو جائے گی۔

بقیہ مضمون حاشیہ صفحہ گذشتہ:۔ بدقسمتی سے ان خانگی واصلات واثاثہ اور واجبات کے متعلق کوئی معلومات مہیا نہیں کی گئیں جو غیر ممالک میں ہیں۔ لہذا یہ مناسب معلوم ہوتا ہے کہ حکومت ہند زیادہ مفصل اور صحیح اعداد اسی طرح فراہم کرے جس طرح کہ سلطنت متحدہ میں محکمۂ تجارت برطانیہ کرتا ہے اور معلومات عامہ کے لئے ان کو سالانہ رپورٹ موسوم بہ تبصرہ بر تجارت ہند میں شریک کر دے۔

اور اس لئے یہ کوئی حقیقی فائدے کی صورت نہیں کہی جا سکتی۔ اس اعتراض کا جواب دینے کی غرض سے سر تھیوڈور" اخراج دولت" کے معنے" دولت کا حقیقی اخراج" لیتے ہیں۔ یعنے واجبات کا وہ جزو جو قرضوں کی عدم موجودگی میں ہندوستان کے ذمے واجب الادا ہو اور جس کے عوض میں ہندوستان کو کسی ایک سال میں مساوی القدر مادی اشیا وصول ہوئی ہوں بہر حال اولذکر تعریف دوسری تعریف کے مقابلے میں قابل ترجیح ہے۔ کیونکہ ہمارا سروکار چونکہ اخراج دولت" کی مقدار کی صحیح تشخیص سے اتنا نہیں جتنا اس عام بحث سے کہ خارج شدہ دولت کا موجب ہونے والی مختلف مدوں کو کس حد تک مناسب نعم البدل قرار دیا جا سکتا ہے اور چونکہ قرضے کا سود ان مدوں میں سے ایک اہم مد ہے جس سے اہم مسائل رونما ہوتے ہیں اس لیے یہ نامناسب ہوگا کہ ایک ایسی تعریف کو مان لیا جائے جو ہمیں اس کے نظر انداز کرنے پر مجبور کرتی ہو۔ صـ۱۳

۲۰
مطالبات وطن

ہندوستان کی درآمد پر برآمد کی زیادتی کی توجیہ بڑی حد تک ان مدوں سے ہوتی ہے جن کو "مطالبات وطن" کے نام سے موسوم کیا جاتا ہے۔

مندرجۂ ذیل اعداد سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ ۶۰-۱۸۵۹ء اور ۳۴-۱۹۳۳ء کے درمیان مطالبات وطن میں کتنی بڑی ترقی ہوئی ہے[۱]

انگلستان میں مجموعی مصارف کی مقدار بحوالہ اسٹرلنگ

سال	خرچ کی مقدار (پونڈ)	سال	خرچ کی مقدار (پونڈ)	سال	خرچ کی مقدار (پونڈ)
۶۰-۱۸۵۹ء	۵۰۴۲۹۴۵	۱۴-۱۹۱۳ء	۲۰۳۱۱۶۷۳	۲۹-۱۹۲۸ء	۲۹۷۴۴۹۹۳
۷۰-۱۸۶۹ء	۷۶۷۷۸۵۰	۱۹-۱۹۱۸ء	۳۳۶۲۹۴۹۵	۳۰-۱۹۲۹ء	۳۱۵۵۸۷۱۵

۱؎ ۱۹-۱۹۱۸ء تک کے اعداد شاہ کی کتاب موسوم بہ "۶۰ سالہ ہندوستانی مالیہ" دوسرا ایڈیشن

۱۸۷۹-۸۰ء	۱۴۵۴۳۲۷۷	۱۹۲۲-۲۳ء	۳۱۸۶۰۱۷۹	۱۹۳۰-۳۱ء	۳۱۴۲۳۱۴۷
۱۸۸۹-۹۰ء	۱۴۸۴۸۹۲۳	۱۹۲۴-۲۵ء	۳۱۸۸۸۷۷۶	۱۹۳۱-۳۲ء	۳۰۸۹۹۳۳۳
۱۸۹۹-۱۹۰۰ء	۱۶۳۹۲۸۶۴	۱۹۲۶-۲۷ء	۲۹۵۰۷۴۷۳	۱۹۳۲-۳۳ء	۲۹۵۵۶۴۰۱
۱۹۰۹-۱۰ء	۱۹۱۲۲۹۱۶	۱۹۲۷-۲۸ء	۲۸۸۶۴۷۶۵	۱۹۳۳-۳۴ء	۲۸۸۶۲۱۷۷

مصارف کی وہ اہم مدیں جو حکومت ہند کی آمدنی سے کے مقابلے ہیں بہ شکل اسٹرلنگ انگلستان میں ہونے والے اخراجات کی صورت میں درج ہیں اور جو مطالبات وطن میں شامل ہیں صفحہ ۱۷۲ پر مندرجہ گوشوارے میں دیگئی ہیں[۱]۔

ہم موجودہ بحث سے اس ادائی کو خارج کر دیں گے جو انگلستان میں ہندوستان کے لئے سامان کی خریداری کے سلسلے میں کی جاتی ہے اس لئے کہ یہ سامان ایک مادی مساوی معاوضہ ہے اور درآمد کے اعداد میں محسوب کیا جاتا ہے۔ پہلے بیان کیا جاچکا ہے کہ یہ قابل بحث مسئلہ ہے کہ آیا حکومت کے لئے سامان مقابلۃً زیادہ ارزاں خریدا جاسکتا ہے یا نہیں اور آیا اس کی بہم رسانی کے لئے زیادہ تر ہندوستانی بازار پر تکیہ کرنا قابل عمل ہے یا نہیں۔ لیکن "اخراج دولت" کے بحث مباحثے میں ہمارا تعلق ہندوستان کے ذمہ کے واجبات کے اس جزو سے ہے جس کے لئے (۱) کوئی مساوی "مادی" یا غیر "مادی" معاوضہ وصول نہ ہوا ہو اور (۲) اس جزو سے ہے جس کے لئے وصول شدہ مساوی معاوضہ "غیر مادی" ہو اور اشیا یا زر کی شکل نہ رکھتا ہو۔

بقیہ مضمون حاشیہ صفحہ گذشتہ؛ ۔ صفحہ ۱۸۷ تا ۱۸۸ سے اور اس کے بعد کے بیشتر کے اعداد ایک رپورٹ موسوم بہ "اعدادی خلاصہ" برائے ۱۹۲۶-۲۷ء تا ۱۹۳۳-۳۴ء سے لئے گئے ہیں۔

[۱] ۔ یہ گوشوارہ ایک رپورٹ موسوم بہ "برطانوی ہند کا اعدادی خلاصہ برائے ۱۹۳۳-۳۴ء" کی مدد سے تیار کیا گیا ہے۔

ص ۲۷۱

مطالبات وطن

انگلستان میں ہونے والے مصارف کی اہم مدین (سنہ ۱۹۳۳-۳۴ء)	مرکزی وصوبائی
	پونڈ
(۱)۔ آمدنی پر راست مطالبات	۱،۵۴،۲۹۱
(۲)۔ ریلوے کی آمدنی کی مد:۔	
سرکاری ریلیں:۔	
قرضے کا سود	۸۶،۴۸،۴۶۵
کمپنیوں اور ہندوستانی ریاستوں کے فراہم کردہ سرمایہ کا سود	۹،۳۸،۹۵۵
ریلوے کے متفرق مصارف .	۸۷،۴۲۱
میزان	۹۶،۷۴،۸۴۱
(۳)۔ آب پاشی۔ دوسرے مصارف جو معمولی آمدنی سے پورے کیے گئے	۶۲،۸۲۷
(۴)۔ قرضے:	
ریلوں کے قرضے کے سوا دوسرے قرضوں کا سود	۶۱،۱۲،۷۴۲
دوسری واجب الادا رقموں کا سود	۴۳،۴۷۶
میزان	۶۱،۵۷،۲۱۸

انگلستان میں ہونے والے مصارف کی آسم لائن (۱۹۳۳ء ۱۹۳۴ء) (۵)۔ سول نظم ونسق	مرکزی وصوبائی پونڈ ۱۶,۵۴,۳۷۹
(۶)۔ وظیفہ ملازمت اور الاؤنس:۔ علاقہ واری اور سیاسی وظیفے .... پیرانہ سالی کے وظیفے اور الاؤنس	 ۷,۳۸۵ ۲۵,۹۶,۰۶۵
میزان	۲۶,۰۳,۴۵۰
(۷)۔ لکھائی اور چھپائی کا سامان	۵۵,۴۶۴
(۸)۔ دفاعی خدمات:۔ برسرکار[1] .... غیر برسرکار	 ۴۴,۳۱,۳۸۸ ۳۷,۴۴,۸۱۷
میزان	۸۱,۷۶,۲۰۵
(۹)۔ کاغذی زر اور ٹکسال	۶,۳۰۵
(۱۰)۔ کارہائے سول (غیر فوجی)	۱,۲۲,۵۶۲
(۱۱)۔ متفرق	۱,۹۴,۶۳۵
صدر میزان مصارف جن کا مطالبہ آمدنی سے کیا گیا۔	۲,۸۸,۶۲,۱۷۷

[1] برسرکار خدمات کے مطالبات میں برطانوی فوجی ملازموں کے رخصت کے الاؤنس

۲۱
بیرونی قرضوں کے سلسلے میں ادائیاں

مطالبات وطن کی اہم ترین مدوں میں سے ایک مد اس قرضے کا سود ہے جو حکومت نے ریلوں اور کارہائے آبپاشی وغیرہ کی مالی امداد کے لئے انگلستان میں حاصل کیا۔ ان مختلف مسائل پر پہلے بحث کی جا چکی ہے جو ہندوستان میں غیر ملکی سرمایے کے لگانے سے پیدا ہوتے ہیں[۱] چنانچہ اب اس امر پر زور دینے کی چنداں ضرورت نہیں ہے کہ باہر سے قرضہ حاصل کرنا لازمی طور پر بری چیز نہیں ہے، بلکہ اس کے برخلاف غیر ملکی قرضوں کو عام طور پر "معاشی نشو ونما کے جائز لوازم" خیال کیا جا سکتا ہے۔ اکثر ملک جن کے پاس قومی ذرائع اچھے اور سرمایہ کم ہوتا ہے، دوسرے ملکوں سے قرضہ حاصل کرنا ضروری اور نفع بخش پاتے ہیں۔ چنانچہ کنیڈا جیسے بعض قرض گیرندہ ملک دنیا کے سب سے خوشحال ملکوں میں سے ہیں اور غیر ملکی سرمایے کی مدد سے ان کی خوش حالی میں روز افزوں ترقی ہو رہی ہے۔ ظاہر ہے کہ ایسے قرضوں کے سود کو "دولت کے اخراج" کی تعریف میں داخل کرنا لغو ہے۔ چونکہ بیرونی قرضوں کا سود مطالبات وطن اور ہندستان کے دوسرے بیرونی مصارف کی مدوں میں سب سے نمایاں اور اہم حیثیت رکھتا ہے اس لئے سر بھبوڈور مورین "اخراج دولت" جیسے گمراہ کن لفظ کے بدلے میں جو یہ ظاہر کرتا ہے کہ یہ ادائیاں ملک کے لئے نقصان رساں ہیں، بیرونی ادائیوں" یا خالص بیرونی ادائیوں" کے سادہ الفاظ تجویز کرتے ہیں۔ سر بھبوڈور یہ استدلال کرتے ہیں کہ ہندوستان کی قرضداری کے اس جز یعنی سود کے متعلق یہ نہیں خیال کیا جا سکتا کہ وہ ہندوستان کے ذرایع پہ بار ہے جو اس کو اس وجہ سے

بقیہ مضمون حاشیہ صفحہ گذشتہ :۔ فوجی خدمت اور اخراجات سفر وغیرہ شامل ہیں اور غیر بھسر کار خدمات مطالبات میں برطانوی فوجوں کے وظائف حسن خدمت پنشن وغیرہ اور غیر سرکار اور وظیفہ یاب ہندوستانی افسروں کی تنخواہیں اور پنشن شامل ہیں۔

[۱] ۔ دیکھو جلد اول باب ۱۳۔

برداشت کرنا پڑ رہا ہے کہ ہندوستان سیاسی طور پر انگلستان سے دابستہ ہے۔ اس لئے کہ اگر سلطنت برطانیہ سے ہندوستان کا کوئی تعلق نہ بھی ہوتا تو بھی اپنے ذرائع کو ترقی دینے کے لئے یہ قرضہ لینا ضروری ہوتا۔ رہی یہ بات کہ قرضے انگلستان میں لئے گئے تو اس کا اس امر سے کوئی تعلق نہیں ہے کہ ہندوستان سیاسی طور پر انگلستان کا محکوم ہے۔ لندن میں قرضے اس واسطے لئے جاتے ہیں کہ دنیا میں لندن ہی زر کا سب سے ارزاں بازار ہے۔ یہ بھی استدلال کیا گیا ہے کہ ہندوستان کی انگلستان سے سیاسی وابستگی ہندوستان کے حق میں کسی حال میں نقصان دہ نہیں ہے، بلکہ اس معاملے میں نمایاں طور پر مفید ہے۔ اس لئے کہ اس کی بدولت ہندوستان کا اعتبار اور اس کی ساکھ غیر ممالک میں بڑھ گئی ہے اور وہ اس قابل ہو گیا ہے کہ زیادہ مفید شرائط پر قرضہ حاصل کرے جو دوسری صورت میں ممکن نہیں۔ حکومت انگلستان، ہندوستان کی ساکھ کی براہ راست ضمانت نہیں دیتی، لیکن ہندوستان کی برطانوی حکومت نے نظم ونسق کے استحکام کو یقینی بنا کر اور ملک کے معاشی نشوونما کو ترقی دیکر ہندوستان کی ساکھ کو غیر ممالک میں بڑھا دیا ہے۔ چنانچہ جاپان جیسے کئی دوسرے ملکوں کے مقابلے میں ہندوستان بدیہی طور پر بہت ادنیٰ شرح سود پر باہر سے قرضہ حاصل کر سکتا ہے، اور یہ مسلسل اور روز افزوں فائدہ ہے، اس لئے کہ ابھی ایک مدت دراز تک ہندوستان کو بڑے پیمانے پر قرضہ لینا پڑے گا۔ تاکہ اس کی مدد سے وہ صنعتی ترقی کے کام کو جس میں وہ گرم جوشی کے ساتھ دلچسپی لے رہا ہے۔ اطمینان بخش طور پر جاری رکھ سکے۔ اگر اس کو ۱ فیصد کم شرح سود ہی سے قرضہ مل جائے تو ہر سو ملین پونڈ پر جس کو وہ بطور قرض حاصل کرے گا ایک ملین پاونڈ کی قطعی بچت ہوگی۔ لیکن اس بیان پر کہ دوسرے ملکوں کے مقابلے میں ہندوستان زیادہ ارزاں شرائط پر قرضہ حاصل کرنے کے قابل ہوا، اعتراض کیا گیا ہے، اور یہ تبلایا جاتا ہے کہ جنوبی امریکہ کے جمہوریے تک اس اعتبار سے گھاٹے میں نہیں رہے۔ خواہ یہ صحیح ہو یا غلط، ہمیں اس بالکل فرضی سوال پر بحث کرنے کی ضرورت نہیں کہ

ص ۲۷۳

آیا آزاد ہندوستان ان شرائط سے مختلف شرائط پر قرضہ حاصل کرنے کے قابل ہوتا یا نہیں جن پر وہ موجودہ زمانے میں حاصل کر رہا ہے۔ ہمیں اپنی بحث کو آیندہ کے امکانات سے زیادہ صرف موجودہ حالت تک محدود رکھنا چاہیئے۔ چنانچہ موجودہ بحث میں ہمیں صرف اس بات کا فیصلہ کرنا ہے کہ آیا بہتر انتظام سے قرض یعنی اصل اور سود دونوں کے حقیقی بار کو قابل لحاظ حد تک کم کیا جا سکتا تھا یا نہیں۔ اس سلسلے میں ہمیں اپنی توجہ صرف ان قرضوں پر مرتکز کرنی چاہیئے جو ہمارے جملہ قرضوں میں اہم ترین ہیں اور ہمارے جملہ قرضوں کی بہترین طریق پر نمایندگی کرتے ہیں یعنی وہ قرضے جو ہندوستان میں ریلوے بنانے کے واسطے لئے گئے۔ ان کے متعلق جو مختلف سوالات پیدا ہوتے ہیں یہ ہیں کہ آیا وہ سب ریلیں جو بنائی گئیں ملک کے بہترین اغراض کے لئے تھیں یا نہیں، آیا نقل و حمل میں سہولتیں پیدا کرنے کی ضرورت کو سڑک اور نہر جیسے دوسرے وسائل نقل و حمل کم تر مصارف سے مہیا کر کے پورا کیا جا سکتا تھا یا نہیں آیا وہ سرکاری روپیہ جو ریلوں پر لگایا گیا کارہائے آب پاشی جیسے زیادہ مستحق توجہ امور کو کسی حد تک قربان اور نظر انداز کر کے خرچ کیا گیا یا نہیں؛ آیا وہ ترغیبیں جو غیر ملکی سرمایے کو شرح سود کی ضمانت کی شکل میں دی گئیں زائد از ضرورت تھیں یا نہیں، آیا ریلوے کے نظام کو تا حد امکان قابلیت اور کم مصارف کے ساتھ ہمیشہ قومی اغراض کے مطابق چلایا گیا یا نہیں۔ ان سب سوالات پر پہلے بحث کی جا چکی ہے۔ چنانچہ یہاں ہمیں صرف اس امر کا اعادہ کرنے کی ضرورت ہے کہ ان سب معاملات میں غلطیوں کا ارتکاب کیا گیا اور اس حد تک ان قرضوں کے سلسلے میں ہندوستان نے جو رقمیں ادا کیں ان کے بارے میں یہ نہیں کہا جا سکتا کہ ان کا پورا معاشی معاوضہ بھی مل گیا۔ مانا کہ ریلیں بحیثیت مجموعی ہندوستان کی معاشی خوشحالی کا پیش خیمہ بنیں اور حقیقی بالواسطہ اور بلاواسطہ فوائد کا پلہ ریلیں بنانے کے مصارف کے مقابلے میں بھاری ہے۔ لیکن

اصل تنقیح طلب سوال یہ ہے کہ آیا ریلوں کے یہ عظیم الشان فوائد غیر ضروری بھاری مصارف برداشت کرکے حاصل کئے گئے یا نہیں۔

ہندوستان میں حکومت کی مداخلت یا وساطت کے بغیر جو غیر ملکی سرمایہ شغل کی غرض سے داخل ہوتا رہتا ہے اور اس کے سود اور نفع کی شکل میں جو ادائیاں کی جاتی ہیں وہ "مطالبات وطن" کے تحت تو درج نہیں کی جاتیں، لیکن ہندوستان کی برآمد کی زیادتی کا بڑا حصہ انہی کی وجہ سے رونما ہوتا ہے۔ یہاں بھی وہی مسئلہ پیدا ہوتا ہے کہ ہندوستان کو غیر ملکی سرمایے سے کیا فوائد اور نقصانات ہیں۔ چنانچہ ہم قاری کی توجہ ان متعلقہ فصلوں کی طرف مبذول کراتے ہیں جن میں اس موضوع پر بحث کی گئی ہے[1] اس موقع پر ہم نے بیان کیا تھا کہ غیر ملکی سرمایے ص ۲۰۲
کے داخلے پر کوئی بندش عائد نہ ہونے کی وجہ سے بعض بڑے اور غیر مشتبہ فوائد کے ساتھ ساتھ چند خرابیاں بھی رونما ہوئی ہیں، اور اس لحاظ سے یہ بیان کہ "ہندوستان اس بات کی سب سے بدیہی مثال پیش کرتا ہے کہ غیر ملکی سرمایے کو مستعار لینے میں فائدہ ہے[2]" غیر مشروط طور پر قبول نہیں کیا جاسکتا۔

۲۲ سول اور فوجی خدمات

اب ہم ہندوستان کے ذمے کی ادائیوں کے اس جزو کا ذکر کریں گے جو سول اور فوجی خدمت کے لئے کی جاتی ہیں۔ یہاں اس سوال کا جواب کہ آیا ہندوستان اپنی ادائیوں کا کافی معاوضہ پاتا ہے، مندرجۂ ذیل سوالوں کے جواب پر منحصر ہے۔ اس ملک میں جو یوروپین ملازم رکھے جاتے ہیں کیا وہ ناگزیر ہیں؟ اگر ناگزیر ہیں تو کس حد تک؟ آیا وہ تنخواہیں جو موجودہ زمانے میں موزوں قسم کے یوروپین اشخاص کو خدمت عامہ

[1] ۔ دیکھو جلد اول باب ۱۳ فصل ۱۳ تا ۱۹ ۔
[2] ۔ موریسن کی تصنیف محولۂ بالا صفحہ ۲۱۸ ۔

کے مختلف شعبوں میں آنے کی ترغیب دینے کے لئے ضروری خیال کیجاتی ہیں زیادہ ہیں یا نہیں؟ آیا خدمات کو ہندیانے کے طریق پر وہاں تک عمل کیا گیا ہے جہاں تک کہ خوبی کار و کارکردگی کو خطرے میں ڈالے بغیر یا دوسری سخت خرابیاں پیدا کئے بغیر عمل کرنا ممکن ہے؟ ان سوالات کا جواب مختلف لوگ مختلف دیں گے۔ لیکن یہ احساس بہت قوی ہے کہ ان سب مدوں کی بابت ہندوستان کو ضرورت سے زائد مصارف برداشت کرنے پڑتے ہیں۔ جہاں کہیں ممکن ہو یوروپین عامل کے بدل کے طور پر ہندوستانی عامل کو مقرر کرنے کا مطالبہ محض اس بنیاد پر مبنی نہیں ہے کہ ایسا کرنے میں مصارف مقابلۃً کم ہوں گے۔ بلکہ دوسرے اور بھی قابل غور امور مساوی طور پر اہم ہیں۔ چنانچہ ایک اہم امر تو یہ ہے کہ ملک، یوروپین افسر کے برخلاف ہندوستانی افسر کے تجربے سے اس کے وظیفے پر علحدگی کے بعد محروم نہیں ہوتا۔ علاوہ ازیں جہاں کہیں ہندوستانی کی اضافی کمتری کا پایا جانا مسلم ہو وہاں اکثر صورتوں میں اس کی تاویل یہ کیجا سکتی ہے کہ ہندوستانی کو کافی موقع نہیں دیا جاتا۔ لیکن دوسرے سب امور سے زیادہ اہم امر یہ ہے کہ اس کا یہ پیدائشی حق ہے کہ اس کے ملک کے مصافی اور غیر مصافی عہدوں کے تقرر کے لئے اس کو ترجیح دی جائے، خواہ وہ یوروپین سے کسی قدر کمتر ہی کیوں نہ ہو؛ اور جب ہندوستانی یوروپین ہی کی طرح قابل اور موزوں ہو تو اس کا یہ حق بہت زیادہ مرجح ہونا چاہئے۔

ہندیانے کے مسئلے سے قطع نظر فوجی مصارف کے سلسلے میں ایک اور سوال یہ ہے کہ موجودہ زمانے میں ہندوستان میں جو فوج رکھی گئی ہے آیا اس کی تعداد ہندوستان کی حقیقی ضرورتوں سے زیادہ ہے یا نہیں۔ غیر سرکاری اشخاص کی رائے یہ ہے کہ ہندوستان کی حفاظت کی غرض سے جتنی فوج مطلوب ہے اس سے موجودہ فوج بہت زیادہ ہے۔ لیکن دوسری طرف یہ استدلال کیا جاتا ہے کہ اگر یہ بھی فرض کر لیا جائے کہ

ہندوستان کی فوج کے مصارف اس سے زیادہ ہیں جتنے کہ خالص ہندوستانی نقطۂ نظر سے ضروری ہیں تو بھی، ہندوستان بحیثیت مجموعی فائدے میں ہے۔ اس لئے کہ ہندوستان برطانوی بحریے کے مصارف کی ضمن میں صرف تھوڑی سی رقم ادا کرتا ہے[۱] حالانکہ یہ بحریہ ہندوستان کو حملے سے محفوظ رکھنے کے لئے ناگزیر ہے۔ اگر ہندوستان سے کہا جائے کہ وہ اپنی بحری ۲۷۵
حفاظت خود ہی کر لے تو، اس کو اپنے بحری بیڑے پر بہت بڑی رقم خرچ کرنی پڑے گی۔ لیکن دوسری طرف یہ ذہن نشین رکھنا چاہئے کہ برطانوی بحریہ کاملاً اس غرض سے نہیں رکھا جاتا کہ ہندوستان کے ساحلوں کو حملے سے محفوظ رکھے۔ چنانچہ آسٹریلیا برطانوی بیڑے سے ہندوستان کے مقابلے میں غالباً زیادہ فائدہ حاصل کرتا ہے، اگرچہ آسٹریلیا کی موجودہ مالی امداد اس فائدے کے مقابلے میں بہت ہی کم ہے۔ آسٹریلیا سے یہ بھی نہیں کہا گیا ہے کہ وہ شاہی اغراض کے لئے اپنی حقیقی ضرورتوں سے زیادہ تعداد میں فوج رکھے۔ ہندوستانی فوج کی تعداد اس اصول کے مطابق قائم رکھنی چاہئے کہ وہ ٹھیک اتنی ہی ہو جتنی کہ ملک کی حفاظت کے لئے کافی ہو۔ چنانچہ یہی وہ واحد معیار ہے جس کو اس امر کے متعلق فیصلہ کرنے کے بارے میں استعمال کرنا چاہئے کہ آیا ہندوستان کے فوجی اخراجات صرف فوج کی سائز اور تعداد کی حد تک زائد از ضرورت ہیں یا نہیں[۲] اس میں شک نہیں کہ انگلستان سے یہ توقع رکھنا غیر واجبی ہے کہ وہ بدستور بحریے کے

۱۔ یہ امداد یکم اپریل سنہ ۱۹۳ء سے موقوف کر دی گئی، دیکھو باب ۱۱۔

۲۔ ہندوستانی فوج کی تعداد اس کی معمولی ضرورتوں سے اس وجہ سے بھی زیادہ ہے کہ ملک کے اندر اس کے استعمال کی ضرورت ہے اور بیرونی حملے کے خلاف حفاظت کا جائز کام انجام دینے کے لئے کوئی رکاوٹ نہیں ہے۔ فوج کے سلسلے میں شکایت کی ایک اور عام بنیاد وہ طریق ہے جس کے تحت حکومت ہند کو ان برطانوی رنگروٹوں کی تعلیم کے مصارف برداشت کرنے پڑتے ہیں جو بعد میں ہندوستان بھیجے جاتے ہیں۔

بیشتر مصارف بخوشی برداشت کئے جائے جبکہ اس بحریے کی خدمات نہ صرف انگلستان کو بلکہ سلطنت برطانیہ کے ہر جزو کو درکار ہوتی ہیں۔

چنانچہ آیندہ غالباً یہ تجویز پیش کیجائے گی کہ مصارف کو سلطنت برطانیہ کے مختلف اجزا میں تقسیم کر دیا جائے، تاکہ اس سلسلے میں انگلستان کے سر پر ذمہ داری کا جو بوجھ ہے وہ ہلکا ہو جائے۔ لیکن یہ مشورہ دینا لغو ہے کہ سلطنت برطانیہ کے اجزائے ترکیبی میں سے ہر ایک اتنی رقم ادا کرے جو برطانوی بحریے سے اس کے استفادے کے پوری طرح متناسب ہو۔ اس سے زیادہ معقول اصول یہ ہوگا کہ ہر رکن اپنی صلاحیت کے مطابق زائد بار برداشت کرے، اور ہندوستان کا نسبتہً نادار ہونا اس امر کی قوی دلیل ہو سکتا ہے کہ اس پر معمولی سا مطالبہ عائد کیا جائے۔ اس کے باوجود یہ اغلب ہے کہ وہ اس سے زیادہ حصہ ادا کرے جتنا کہ اس وقت کر رہا ہے، اور اگر معاملات اس کے سامنے مناسب طریق پر پیش کئے جائیں تو وہ ہرگز دریغ نہ کرے گا اور نہ اس کو دریغ کرنا چاہئے۔ لیکن ضرورت اس بات کی ہے کہ سلطنت برطانیہ کی بحری حفاظت کے کل مسئلے کو بالکل جدا طور پر جانچا جائے اور اس سوال کے ساتھ خلط ملط نہ کیا جائے کہ آیا ہندوستان کے موجودہ فوجی مصارف بڑی حد تک کم کئے جا سکتے ہیں یا نہیں۔

اگر ہندوستانی فوج صرف اس غرض سے رکھی گئی ہے کہ ملک کو بیرونی حملے سے محفوظ اور آزاد رکھا جائے تو اس کی تعداد، اس میں کام کرنیوالے اشخاص اور اس کے انتظام جیسے امور کے متعلق تصفیہ اس صورت سے بالکل جداگانہ طریق پر کرنا چاہئے جس میں کہ فوج شاہی اغراض کے لئے رکھی گئی ہو۔ مجلس قانون ساز نے اس خیال کو مسترد کر دیا جو ایشر کمیٹی سنہ ۲۱ء

بقیہ مضمون حاشیہ صفحہ گذشتہ:۔ ان مصارف کو ''فردواری مصارف'' (Capitation Charges) کہا جاتا ہے۔ چنانچہ ملاحظہ ہو باب ۲۔

(سنہ ۱۹۱۹ء) کی رپورٹ میں مضمر ہے کہ ہندوستانی فوج کو سلطنت برطانیہ کی کل مسلح افواج کا ایک جزو خیال کرنا چاہئے۔ لیکن واقعہ یہ ہے کہ ہندوستانی فوج کو بسا اوقات سلطنت کے اغراض کے لئے استعمال کیا گیا۔ اس لحاظ سے یہ استدلال کہ اگر اس پالیسی پر قائم رہنا مقصود ہے تو ہندوستان کے فوجی اخراجات کے ایک جزو کا بار انگلستان کو برداشت کرنا چاہئے غیر معقول نہیں معلوم ہوتا ہے[1]

۲۳ بنکوں اور جہازرانی اور بیمے کی کمپنیوں کا منافعہ

مذکورہ بالا خدمات کے علاوہ دوسری خدمات بھی ہیں جن کا معاوضہ ہندوستان کو باہر ادا کرنا پڑتا ہے اور جو مطالبات وطن کے تحت درج نہیں ہوتا، اور یہ غیر ملکی بنکوں، یوروپ کی جہازراں کمپنیوں، اور بیمہ کمپنیوں وغیرہ کی خدمات ہیں۔ ہندوستان کے لوگوں کی دلی تمناؤں میں سے ایک یہ ہے کہ اس قسم کے کاموں کا بڑا حصہ بطور خود انجام دینے کے جلد قابل بنیں۔ لیکن یہ مانتے ہوئے بھی کہ یہ ایک پسندیدہ امنگ ہے اس واقعے کو فراموش نہ کرنا چاہئے کہ دولت مند ملک بھی بعض اوقات اس قسم کی خدمات کو غیر ممالک سے خریدنا فائدہ بخش پاتے ہیں۔ چنانچہ ریاستہائے متحدۂ امریکہ کم از کم جنگ عظیم سے پیشتر بحری نقل وحمل کی خدمت، بنک کاری، بیمے اور دوسری مالی اور تجارتی خدمات کے لئے یوروپ کی بڑی طاقتوں کی بڑی حد تک دست نگر اور مقروض رہا کرتی تھیں۔ لیکن یہ عذر کہ ہندوستان کو ان معاملات میں اپنے پر بھروسا کرنا سیکھنا چاہئے اس خیال پر مبنی ہے کہ یہ قابلیت پیدا کرنے کے بعد وہ ایک طرف یقیناً بڑے بڑے معاشی اور دیگر فوائد حاصل کرے گا اور دوسری طرف "اخراج دولت" کی مقدار میں کمی ہو جائے گی۔

[1] ۔ چنانچہ اس اصول کو برطانوی حکومت نے حال ہی میں ایک حد تک قبول کر لیا ہے۔ ملاحظہ ہو باب ۱۱ ۔

۲۴ "اخراج دولت" کی بحث کے بعض بنیادی مفروضات

"اخراج دولت" کی وجہ سے ہندوستان کو جو مختلف نقصانات برداشت کرنے پڑتے ہیں ان کی تلافی کے طور پر بعض اوقات اس بات پر زور دیا جاتا ہے کہ بہر صورت انگلستان نے ہندوستان کو امن و امان کی ان مول نعمت عطا کی ہے اور ملک کی ہمہ جہتی نشو و نما کو ممکن بنایا ہے۔ اس لحاظ سے "اخراج دولت" کی وجہ سے ہندوستان کو جو گھاٹا آتا ہے وہ ان نعمتوں کے مقابلے میں ہیچ ہے۔ لیکن یہ عذر پیش کر کے حکومت کے ہر قسم کے اسراف اور ہر قسم کی بے انصافی کو بجا ثابت کیا جا سکتا ہے۔ ہندوستان کے اکثر ذی فہم باشندے ان عظیم الشان فوائد کو بے تامل تسلیم کر لیں گے جو ہندوستان کو برطانوی تعلق کی بنا پر حاصل ہیں۔ لیکن محض اس وجہ سے کہ فوائد بے پایاں ہیں ان کو شمار کرنے کی کوئی کوشش بھی نہ کرنی چاہیئے ایک ایسی بحث میں جس کا تعلق زیادہ قطعی اور قابل شمار اگرچہ غالباً کم اساسی معاملات سے ہے ان فوائد کے مسئلے کو خواہ مخواہ کھینچ لانے سے بعینہ اسی طرح پرہیز کرنا چاہیئے جس طرح کہ اس بحث کے جزو کے طور پر ان بیشمار فوائد پر غور کرنے سے جو انگلستان کو ہندوستان سے حاصل ہوتے ہیں۔ ہم کم از کم ان فوائد اور مواقع کا تخمینی اندازہ تو کر سکتے ہیں جو انگلستان کے کاروباری اشخاص کو اپنی جد و جہد اور اپنے کام کے لئے ہندوستان کی وسیع جولانگاہ میں میسر آتے ہیں۔ لیکن اس فائدے کا ص ۲۷۷
کس حسابی طریق سے اندازہ لگایا جائے گا جو انگلستان کو ہندوستان کے قبضے کی بدولت اقوام عالم میں اپنی شہرت و ناموری بڑھانے سے حاصل ہوا ہے؟ کیا اس قوت اور کر و فر کی قیمت روپے آنے پائی میں مقرر کریں گے جو انگریز اس شاندار سلطنت کے بارے میں محسوس کرتے ہیں؟ اور اس کا کس طرح حساب لگایا جا سکتا ہے کہ انگلستان کے سپاہیوں، مدبروں اور ارباب نظم و نسق کی تربیت کے لئے ہندوستان جو لاجواب میدان مہیا کرتا ہے وہ انگلستان کے نزدیک کس قدر بیش بہا ہے؟ اگر

اُخراج دولت" کے مسئلے کی بحث سے مفید نتائج پر پہنچنا مقصود ہے تو اس کے دائرے سے ان سب غیر ضروری مباحث کو خارج کر دینا چاہئے۔

ان لوگوں کے مقابلے میں جو اس بات سے متاثر ہیں کہ برطانوی حکمرانی سے ہندوستان کو عظیم فوائد حاصل ہوئے ہیں، ایسے اشخاص بھی ہیں جو یہ محسوس کرتے ہیں کہ سیاسی آزادی کی عدم موجودگی کی تلافی حقیقت میں کوئی چیز بھی نہیں کر سکتی۔ لیکن ظاہر ہے کہ اس خیال کے لوگوں کو اس قسم کی بحث میں حصہ لینے کا کوئی حق نہیں ہے۔ اس لئے کہ نظریۂ اُخراج دولت" اس سوال کا جواب طلب کرتا ہے۔ کہ برآمد کی زیادتی کی بنا پر ملک سے باہر جانے والی دولت کے بدلے ہندوستان جو کچھ پاتا ہے اس کو کس حد تک کافی معاوضہ خیال کیا جا سکتا ہے؟ اور سوال کے اس طرح مرتب کرنے میں معاوضے کا امکان شامل ہے پس اگر برطانیہ کے قائم کردہ امن و امان کے متعلق دلائل کو ناجائز قرار دینا بجا ہو سکتا ہو تو سلب آزادی سے رونما ہونے والی ذلت و خواری کے متعلق دلائل کو مسترد کرنا بھی اسی طرح جائز ہونا چاہئے۔

۲۵
مسئلۂ "اُخراج دولت" کے سیاسی و معاشی پہلو

مذکورۂ بالا بحث سے واضح ہو گیا ہو گا کہ "نظریۂ اخراج دولت" کے بیشتر حصے نے اپنی موجودہ شکل میں ہندوستان کی برطانوی حکمرانی پر کسی قدر پراگندہ اور بالکل بے سود نکتہ چینی کی حیثیت اختیار کر لی ہے۔ سیاسی شورش اور پروپگنڈا سے اس نظریے کا تعلق کئی غیر معاشی خیالات کا ذمہ دار رہا ہے۔ چنانچہ اس نظریے کی ابتدائی خامیوں میں سے ایک یہ خیال تھا کہ دولت کا سالانہ اخراج دراصل خراج تھا جو انگلستان، ہندوستان سے سونے چاندی کی شکل میں وصول کرتا تھا۔ لیکن یہ ثابت ہو گیا کہ یہ واقعات کے بالکل خلاف تھا، جنھوں نے ثابت کر دیا کہ ہندوستان کافی سونا اور چاندی درآمد کر رہا تھا۔ اس کے بعد کی منزل میں یہ خیال قائم کیا گیا کہ برآمد کی زیادتی سب کی سب ملک کے

خالص نقصان کو تعبیر کرتی تھی۔ یہ استدلال بھی ترک کر دیا گیا، اور جیسا کہ ابھی بیان کیا جا چکا ہے اب یہ بات معمولاً تسلیم کیجانے لگی ہے کہ مختلف قسم کی خدمات کی شکل میں کچھ نہ کچھ معاوضہ وصول ہو رہا ہے۔ تاہم اکثر لوگ یہ خیال ظاہر کرتے ہیں کہ ہندوستان کو ان خدمات کی قیمت بہت بھاری ادا کرنی پڑتی ہے۔ ان پے در پے ترمیموں کے نتیجے کے طور پر "نظریۂ اخراج دولت" نے اپنی اصلی اور ابتدائی قوت و نوعیت بڑی حد تک کھو دی۔ لیکن اس سلسلے میں جو تجزیہ کیا گیا وہ ابھی تک کارآمد ہے، اس لئے کہ اس سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ مختلف امور میں اصلاح کی ضرورت ہے۔ بہرحال ہمارا یہ خیال ہے کہ معاشیات ہند کی سب اصطلاحوں میں یہ بہت زیادہ مستعملہ اصطلاح ہے، اور حکومت
کی ہر مذموم حرکت کے متعلق اظہار خیال کرتے ہیں اس سے بہت کثرت سے ۲۷۸
کام لیا گیا ہے۔ اس لفظ نے کم از کم دو نسلوں سے محبان وطن کیلئے تمام رنج والم اور جوش انگیز خیالات کا اظہار کرنے کی خدمت انجام دی ہے دادابھائی نوروجی کے زمانے کے اکثر ہندوستانیوں کو بھی "اخراج دولت" کا لفظ اس لئے خاص طور پر موزوں معلوم ہوا کہ ایک سنکی وزیر ہند جو گفتگو میں محتاط نہیں تھا یہ کہا کرتا تھا کہ ہندوستان کا خون چوسنا ضروری تھا[1]

۱؎۔ لارڈ سیلس بری وزیر ہند نے ۱۸۷۵ء میں کہا تھا کہ:۔
"چونکہ ہندوستان کا خون چوسنا ضروری ہے اس لئے نشتر ان حصوں پر مارنا چاہیے جہاں خون بہت جمع یا کم از کم کافی مقدار میں ہو اور ایسے حصوں پر نشتر نہ دینا چاہیئے جو خون کی کمی کی وجہ سے کمزور ہوں" ہندوستان میں اس کے متعلق جس سبب سے سخت غم و غصے کا اظہار کیا گیا وہ نہ تو یہ تھا کہ یہ بیان غیر معمولی صفائی اور سچائی کی نوعیت رکھتا تھا اور نہ یہ کہ وہ ایک خاص خیال اور معنی ذہن نشین کرتا تھا (اس لئے کہ بیان عبارت پہ نظر کرتے ہوئے یہ خیال بہت زیادہ مذموم بھی نہ تھا) بلکہ یہ کہ

ہندوستان میں معاشیات کی ابتدا سیاسیات کے رفیق کی حیثیت سے ہوئی، اور ان دونوں کے ملاپ کی پہلی پیداوار نظریۂ "اخراج دولت" تھی اس نظریے نے یہ خیال پیدا کیا کہ ہندوستان کے انتہائی افلاس کا باعث کامل طور پر نہیں تو بڑی حد تک وہ خراج تھا جو انگلستان ہندوستان سے وصول کرتا تھا۔ ہم اوپر بیان کر چکے ہیں کہ کس طرح حال میں کئی ضروری ترمیموں کے بعد نظریۂ "اخراج دولت" نے بہت کچھ اصلاح ہو گئی ہے اور کس طرح اب بھی وہ کئی حقیقی شکایتوں کی موجودگی کی طرف اشارہ کرتا ہے۔ لیکن وہ ہندوستان کے افلاس کی کوئی مکمل تشریح و توجیہ نہیں کرتا۔ پہلا ہندوستانی مفکر جس نے افلاس کے کئی دوسرے زیادہ اہم اسباب پر زور دینے کی ضرورت کو محسوس کیا وہ راناڈے تھا جس نے اس معاملے اور کئی دوسرے معاملات میں رہنمائی کی[1] بعد کے مصنفوں نے راناڈے کی سی بالغ نظری اور اس کی سی اعلیٰ حسِ تناسب ظاہر نہیں کی۔

۲۶ برّی سرحد کی تجارت

ہندوستان کے شمال مغرب اور شمال مشرق میں ایک وسیع برّی سرحد ہے جس کا طول کم و بیش ۶۰۰۰ میل ہے۔ یہ لمبائی اس کے بحری ساحل کی لمبائی سے بہت زیادہ ہے۔ لیکن برّی سرحد پر گھنے اور ناقابل گذر جنگل اور رسائی سے بالاتر پہاڑوں کے باعث اکثر مقامات میں تجارت کی راہ میں مشکلات حائل ہیں۔ چونکہ شمال مغربی سرحد پر درۂ بولان جیسے درّے یا راستے بہت ہی کم ہیں، اس لئے سرحد پار کے ملکوں سے آمد و رفت مشکل ہے۔ ہندوستان کی تجارت خارجہ کے بارے میں ہم اپنے تاریخ وار تبصرے

بقیہ مضمون حاشیہ صفحہ گذشتہ :— خون آشام اور بے رحمانہ زبان استعمال کی گئی تھی۔ چنانچہ اسی وجہ سے یہ بیان بہت بدنام ہوا۔

[1] — نیز ملاحظہ ہو ڈی' اے' شاہ کی کتاب "معاشیات میں ہندوستانی نقطۂ نظر" صفحہ ۱۲۔

میں اس کی بری سرحد کی قدیم تجارت کی نوعیت کی طرف توجہ منعطف کرا چکے ہیں۔ چنانچہ مغلیہ دور میں خاطی تجارتی گرم بازاری تھی۔ حال میں سرحد پار کے رسل و رسائل کی حد تک خاص کر شمال مغربی سرحد پر صورت حال کی بڑی حد تک اصلاح ہو گئی ہے۔ گو سرحدی علاقے میں ریلوے بنانے کی بڑی محرک حربی و فوجی ضرورت تھی۔ لیکن یہ ریلوے تجارتی شاہراہ کا بھی کام دے رہی ہے۔ سرحد پار کے ملک جن سے ہندوستان کے تجارتی تعلقات ہیں۔ افغانستان، وسطی ایشیا، ایران، نیپال اور تبت ہیں بسنہ ۱۹۲۴-۲۵ کو ختم ہونے والے سالوں میں بری سرحد کی تجارت کی مختصر کیفیت مندرجہ ذیل ۲۷۹ جدول میں دی گئی ہے۔ ان اعداد میں بری سرحد پار کے ملکوں مثلاً ریاستہائے شان، مغربی چین اور سیام کے ساتھ تجارت کے اعداد بھی شامل ہیں۔

بری سرحد کی تجارت (بحساب کرور روپیہ)

	۱۹۱۶ء تا ۱۹۱۷ء	۱۹۱۸ء تا ۱۹۱۹ء	۱۹۲۰ء تا ۱۹۲۱ء	۱۹۲۴ء تا ۱۹۲۵ء	اپریل ۱۹۲۵ء سے اعداد کی اشاعت موقوف ہے۔
درآمد	۱۲،۸۱	۱۵،۹۶	۱۸،۱۶	۲۳،۰۸	
	۱۰،۳۴	۱۴،۸۷	۱۵،۸۱	۱۸،۷۳	
مجموعی بری تجارت	۲۳،۱۵	۳۰،۸۳	۳۳،۹۷	۴۱،۸۱	

اگرچہ یہ اعداد، ہندوستان کی مجموعی سالانہ بحری تجارت کے مقابلے میں ہیچ ہیں، پھر بھی ان سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ تدریجی ترقی ہوئی ہے،

اور اس کا امکان ہے کہ سرحد پار کے رسل و رسائل کی مزید اصلاح و توسیع سے اس ترقی کی رفتار اور تیز ہو۔

ہندوستان کی برّی سرحد بہ شمول برما کی تجارت کی رجسٹری کا طریقہ اپریل ۱۹۲۵ء سے نافذ کیا گیا جس کی خصوصیت یہ ہے کہ صرف بعض منتخب اشیا کی درآمد و برآمد کو ان ریلوے اسٹیشنوں پر درج رجسٹر کیا جاتا ہے جو سرحد پار کے زیادہ اہم تجارتی راستوں سے ملحق ہیں۔ یکم اپریل ۱۹۲۶ء سے اس طریق کے تحت برما کو بھی شریک کر لیا گیا ہے۔ اندازہ کیا گیا ہے کہ ان اسٹیشنوں پر جو درآمدی تجارت ہوتی ہے اس کا مقصد یہ ہوتا ہے کہ اس کے بڑے حصے کو سرحد پار منتقل کیا جائے؛ اور جو برآمدی تجارت ہوتی ہے اس کا بڑا حصہ ایسی اشیا پر مشتمل ہوتا ہے جو سرحد پار سے آتی ہیں لیکن ان اسٹیشنوں پر جتنی مجموعی تجارت کی رجسٹری ہوتی ہے اس سے حقیقی سرحدی تجارت کے صحیح تناسب کو متعین کرنا ناقابلِ عمل ہے۔

یکم فروری ۱۹۳۶ء سے یہ انتظامات کئے گئے ہیں کہ ہندوستان اور افغانستان کی باہمی تجارت کی رجسٹری تورکھم، تھال اور چمن پر کیجاتی ہے، اور قیمتیں بھی درج کیجاتی ہیں۔ موجودہ زمانے میں سرحد پار ملکوں سے جو اشیا درآمد کیجاتی ہیں وہ غذائی اشیا، مثلاً گیہوں، غلہ، دال اور چاول ہیں۔ افغانستان سے میوے، ترکاریاں اور گری دار میوے؛ افغانستان اور تبت سے خام اون؛ نیپال سے خام سن اور روغن دار تخم، زندہ جانور بالخصوص نیپال سے اور خام ریشم وغیرہ درآمد کئے جاتے ہیں۔ برآمد میں زیادہ اہم اشیا غیر ملکی اور ہندوستانی سوتی کپڑے؛ سوت، غلہ اور دال؛ شکر؛ خام کپاس؛ لوہا اور فولاد (جس میں چاقو قینچی اور آہنی سامان شامل ہے؛) پٹرول؛ چرمی مصنوعات؛ ریشمی کپڑے؛ چائے؛ نمک؛ تمباکو وغیرہ ہیں[1]۔

---

[1] ملاحظہ ہو ایک رپورٹ موسوم بہ "تبصرہ بر تجارت ہند بابتہ ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء" صفحہ ۱۲۳۔

اس میں واضح طور پر ہندوستان کا فائدہ ہے کہ اپنی تجارت خارجہ
حنہ ۲۹۰ کے اس شعبے کو امکانی حد تک ترقی دے، خاصکر اس لئے کہ ہندوستان میں مصنوعات تیار کرنے والے کارخانوں کی ترقی کے ساتھ ساتھ سرحد پار کے بازاروں کی نشو و نما کی اہمیت پہلے سے بہت بڑھ جائے گی۔

۲۷ تجارت بین الاقوام اور معاشی خوشحالی

ہندوستان کی تجارت کی مقدار اتنی کافی ہے کہ اس کی بنا پر دنیا کے ملکوں میں ہندوستان پانچویں نمبر کا مستحق بن جاتا ہے۔ ان ملکوں کے نام بہ لحاظ ترتیب حسب ذیل ہیں:۔ سلطنت متحدہ، ریاستہائے متحدہ امریکہ، فرانس، جرمنی، ہندوستان۔ لیکن تجارت کا حساب فی کس نکالا جائے تو ہندوستان کا درجہ بہت گھٹ جاتا ہے، جیسا کہ مندرجہ ذیل جدول میں بتلایا گیا ہے۔ اعداد عالمی تجارتی کساد بازاری کے دور کے پیشتر کے زمانے سے متعلق ہیں۔

تجارت خارجہ بحساب فی کس آبادی

صرف سامان کی تجارت ریاستہائے متحدہ امریکہ کے ڈالروں کے حساب سے[1]

ملک	۱۹۱۳ء	۱۹۲۱ء	۱۹۲۵ء
آسٹریلیا	۱۵۵	۱۷۵	۲۵۵
کنیڈا	۱۴۲	۲۵۸	۲۴۴
ڈنمارک	۱۳۴	۲۳۳	۲۳۳
سلطنت متحدہ	۱۲۶	۲۵۳	۲۰۸

[1] ملاحظہ ہو ایک رپورٹ موسومہ بہ "تجارت خارجہ کے توازن کے بارے میں مجلس اقوام کی یادداشت" جلد اول صفحہ (۱۰۰) جس کا حوالہ مسٹر ایس سی بوس نے اپنے ایم اے کے مقالے موسومہ بہ "ہندوستان کی تجارت خارجہ" میں دیا ہے۔

بلجیم	۲۰۹	۲۱۲	۱۹۲
فرانس	۷۴	۱۳۰	۱۰۵
جرمنی	۷۴	۴۸	۸۰
ریاستہائے متحدہ امریکہ	۴۳	۶۳	۷۹
جاپان	۱۲	۳۸	۳۳
ہندوستان	۴٫۳	۷٫۰	۷٫۳
روس	۸٫۵	۳٫۲	۴٫۷
چین	۱٫۶	۳٫۷	۳٫۲

ظاہر ہے کہ ہندوستان جیسے بڑے ملک کی حد تک جس کی آبادی بہت زیادہ ہے، اس بات کی ضرورت ہے کہ مجموعی تجارت کی مقدار بھی بہت زیادہ ہو تاکہ چھوٹے ملکوں کے مقابل اس میں بحساب فی کس تجارت کی زیادہ مقدار ظاہر ہو۔

ہم کسی ملک کی تجارت خارجہ کے فرد واری حساب کو اس ملک کی معاشی خوشحالی کی قطعی علامت نہیں قرار دے سکتے۔ اس لئے کہ اگر ایسا کریں تو یہ نتیجہ نکالنا پڑے گا کہ سلطنت متحدہ، ریاستہائے متحدہ امریکہ سے بہت زیادہ دولت مند ہے، حالانکہ صحیح اور اصلی صورت حال اس کے بالکل برعکس ہے۔ یہ کہنا مبالغہ نہ ہوگا کہ سلطنت متحدہ کے وجودی کا انحصار سر بسر تجارت خارجہ پر ہے۔ اس کے برخلاف ریاستہائے متحدہ امریکہ کے لئے، اس کی داخلی تجارت کے مقابلے میں اس کی خارجی تجارت بہت
کم اہمیت رکھتی ہے۔ علاوہ ازیں عام طور پر دیکھا جائے تو معلوم ہوگا کہ ۲۸۱
بین الاقوامی مبادلہ بڑے ملکوں کے مقابلے میں چھوٹے ملکوں کے لئے بہت زیادہ اہمیت رکھتا ہے۔ چنانچہ طالب علم کے لئے سب سے بہتر صورت یہ ہے کہ وہ ذہن نشین رکھے کہ تجارت بین الاقوام تجارت کرنے والے ملکوں کے تمول یا افلاس کے نہیں بلکہ اصول مصارف متقابلہ کے

تابع ہوتی ہے۔ ممکن ہے کہ مجموعی آمدنی کی مقدار یا کسی حد تک فی کس آمدنی کی مقدار بھی ملکوں کی اضافی معاشی طاقت کے بارے میں ان نتائج کی تصدیق کا کام دے جو فی کس آمدنی سے زیادہ یقینی معیاروں سے اخذ کئے جائیں۔ لیکن محض اس آمدنی کو ایسے نتائج اخذ کرنے کی واحد بنیاد قرار دینا بہت خطرناک ہے۔ ڈاکٹر مارشل نے اسی کل مسئلے کے تمام پہلوؤں پر حسب عادت قابلیت اور تفصیل کے ساتھ بحث کی ہے اور ہمیں قابل معافی سمجھا جائے گا اگر ہم ان کے الفاظ آزادی کے ساتھ نقل کریں۔ وہ ہندوستان کا جزائر غرب الہند سے ایسے زمانے میں مقابلہ کرتے ہوئے جبکہ انگلستان دنیا کا کارخانہ نہیں بنا تھا، کہتے ہیں کہ :۔ "جب فطری اور مصنوعی اسباب ملکر جزائر غرب الہند کو شکر کی پیدائش کا کم و بیش اجارہ دار بنا رہے تھے اس وقت ان جزائر میں سے بعض نہ صرف اپنے کل مطلوبہ پارچے اور مصنوعات کی بلکہ اپنی تمام ضروری غذا کی درآمد کر رہے تھے۔ دوسری طرف ہندوستان کو لیجئے باوجود اس کے کہ اس کی آبادی بڑی تھی اور یورپ اس کی کئی قسم کی پیداوار کا طالب تھا، اس کی تجارت خارجہ اس زمانے میں بہت ہی تھوڑی تھی۔ اس کی وجہ یہ تھی کہ اس کو یورپی ممالک کی پیداوار بہت کم مطلوب تھی یا وہ ان اشیا میں سے جن کی اس کو ضرورت تھی، اکثر کو خود ہی مہیا کر سکتا تھا، اور یورپی اقوام اس کی بڑی اور زرخیز زمین کے صرف ایک جزوی خطے تک رسائی رکھتے تھے۔ نتیجہ یہ ہوا کہ جہاں جزائر غرب الہند کی تجارت خارجہ دنیا کی سب سے بڑی تجارت میں سے ایک شمار ہوتی تھی وہاں، ہندوستان جیسے براعظم کی خارجی تجارت بہت ہی ادنی تھی"[1] پھر بھی جزائر غرب الہند کے مقابلے میں ہندوستان بہت زیادہ دولت مند ملک تھا۔ ڈاکٹر مارشل نے یہ خیال بھی ظاہر کیا کہ "ممکن ہے کہ کسی ملک کی تجارت خارجہ میں

[1] ملاحظہ ہو ڈاکٹر مارشل کی تصنیف موسوم بہ "صنعت و تجارت" صفحہ ۲۵۔

ان صنعتوں کی ترقی کی بدولت اضافہ ہو جائے جو دوسرے ملکوں کی اسی قسم کی صنعتوں سے پہلے ہی سے آگے ہوں۔ اس لئے کہ ان صنعتوں کی ترقی کی بدولت نفع کے ساتھ ملک کی برآمد کرنے کی طاقت بھی بڑھ جاتی ہے۔ اس کے برعکس اگر اس ملک میں ایسی صنعتوں کو فروغ ہو جو پہلے نسبتہً کمزور تھیں تو ایسی صورت میں ملک کی تجارت خارجہ میں تخفیف یا تجارتی ترقی میں رکاوٹ پیدا ہونے کا امکان ہوتا ہے اس لئے کہ ایسی صنعتوں کی ترقی اس ملک کی برآمد کی ضرورت کو کم کر دیگی" اگر کسی ملک کی تجارت خارجہ کی مقدار بحساب فی کس بڑی ہو تو" اس سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ یہ ملک بین الاقوامی مبادلۂ اشیا میں حصہ لیکر آسائش اور تعیش کی اشیا سے لطف اندوز ہو رہا ہے اور خوشحال ہے۔ یا دوسری طرف اس سے یہ بھی نتیجہ نکالا جا سکتا ہے کہ لوگ ایک بنجر اور غیر زرخیز علاقے میں رہتے ہیں اور اس بات پر مجبور ہیں کہ اپنی خدمات دیں اور زندگی کی ضرورتوں کی سادہ اشیا سیدھی سادی خوراک اور لباس، ایندھن، عمارت سازی کی اشیا اور بعض اوقات پینے کا پانی بھی درآمد کریں، جیسا کہ جنوبی عربستان میں عدن
میں کیا جاتا ہے"[لہ] لیکن اسی کے ساتھ حقیقی تجربہ بتلاتا ہے کہ خاصکر حہ۲۸۲
جب ہم تجارت خارجہ کی بڑی مقدار فی کس پر نہیں بلکہ اس سے زیادہ بڑی مجموعی مقدار پر غور کرتے ہیں تو کسی ملک کی تجارت کی زیادتی تقریباً ہمیشہ اس بات کا ثبوت دیتی ہے کہ یہ ملک اعلیٰ درجے کی صنعتی قوت رکھتا ہے"۔ اس لئے کہ کردار کی وہی قوت اور توانائی جو کسی قوم کو صنعتی برتری و بزرگی بخشتی ہے اس کے تاجروں کو بھی مستعد اور چوکس بنا سکتی ہے، تاکہ وہ اپنے ملک کی بہترین پیداوار کو ان ملکوں سے روشناس کرانے کے ہر موقع سے فائدہ اٹھائیں جو ان اشیا کو مقابلتہً ویسی ہی عمدگی اور آسانی کے ساتھ تیار نہیں کر سکتے جیسا کہ دوسری چیزوں کو جو اس ملک کے بازار میں طلب کیجاتی ہیں لیکن مقابلتہً اتنی ہی آسانی سے وہاں (اس ملک میں) تیار نہیں کیجا سکتیں یہ استدلال اس وقت خاص طور پر قوی ہو جاتا ہے جبکہ برآمد زیادہ تر

لہ۔ ڈاکٹر مارشل کی تصنیف محولۂ بالا، صفحہ ۱۴۔

باب ۶ اعلیٰ درجے کی پیداوار پر مشتمل ہوتی ہے"۔ مجموعی تجارت کی بڑی مقدار عام طور پر یہ بتلاتی ہے کہ صنعتی کارکردگی اعلیٰ ہے۔ وہ یہ ثابت کرتی ہے کہ زیر بحث ملک میں "ہر قسم اور ہر درجے کی مہارت اسی کام میں لگائی جاتی ہے جس کے لئے وہ خاص طور پر موزوں ہو، مشین اور اس کے متعلقات کو تیزی سے اصلاح وترقی دیجاتی ہے؛ اور اس میں جو چیز بہترین کام نہ کرے فوراً نکال دیجاتی ہے اور عام طور پر ان ملکوں کو برآمد کردی جاتی ہے جن کی صنعتیں پسماندہ حالت میں ہوں"۔

مذکورۂ بالا امور کی روشنی میں ہم یہ نتیجہ نکال سکتے ہیں کہ ہندوستان میں ریلوے اور اسٹیمر جیسے وسائل نقل وحمل کی سہولتوں کی توسیع کی بدولت موجودہ زمانے میں ہندوستان کی تجارت خارجہ میں جو عظیم اضافہ ہوا ہے اس کے بارے میں یہ خیال نہ کرنا چاہئے کہ وہ صنعتی برتری وامتیاز کی علامت ہے بلکہ زیادہ سے زیادہ اس کی تمہید یا ابتدا ہے۔ اگر ہندوستان اپنی ہی مصنوعات کو نشوونما دے تو ہوسکتا ہے کہ اس کے نتیجے کے طور پر، کم از کم شروع میں ہندوستان کی تجارت خارجہ میں خاصی کمی ہوجائے؛ اس لئے کہ وہ ان مصنوعات کو خود ہی تیار کرنے لگیگا جن کو موجودہ زمانے میں باہر سے درآمد کرتا ہے۔ لیکن یہ ممکن ہے کہ آیندہ چلکر اس کی مصنوعات اس حد تک ترقی کرلیں کہ ملکی بازار میں، غیر ملکی مصنوعات کی جگہ لینے کے بعد ملک کی سرحدوں سے باہر جانے لگیں اور بیرونی دنیا میں پھیل جائیں۔ واقعہ یہ ہے کہ ہندوستان کی صورت حال کو اس بات کی مثال کے طور پر پیش کیا جاسکتا ہے کہ تجارت خارجہ اور معاشی خوشحالی کا باہمی تعلق غیر یقینی ہوتا ہے۔ گو معاشی ترقی کے میدان میں ہندوستان نے جو پہلا قدم اٹھایا ہے اس کی بدولت تجارت میں خاصی ترقی ہوئی پھر بھی ترقی کی دوسری منزل میں جب وہ قدم اٹھائے گا تو اس کی علامت یہ ہوگی کہ اس کی تجارت بین الاقوام میں کمی ہوجائے گی، اور اس کی معاشی ارتقا کی آخری منزل میں یہ ہوسکتا ہے کہ اس کی تجارت خارجہ میں پھر اضافہ ہو۔

باب ۶

داخلی تجارت

(۱) ساحلی تجارت ۲۸

ہندوستانی جہازوں کے لئے ساحلی تجارت کو محفوظ کرنے کی تجویز پر ہم نے جو بحث کی تھی اس کے سلسلے میں یہ بتلایا جا چکا ہے کہ مستقبل میں ہندوستان کے لئے اس کی ساحلی تجارت کی کیا اہمیت ہے اور موجودہ زمانے میں کیا صورت حال ہے۔ ہندوستان کی ساحلی تجارت کو اس کی داخلی تجارت کا جزو خیال کیا جا سکتا ہے، اگرچہ اس میں خارجی تجارت کی کچھ مقدار بھی شامل ہے[۱] ص ۲۸۳

مندرجۂ ذیل جدول میں اس ہندوستانی اور غیر ملکی سامان کی مالیت درج کی گئی ہے جو برطانوی ہند کے بحری ساحل رکھنے والے صوبوں میں برطانوی اور دوسرے ہندوستانی بندرگاہوں سے درآمد یا برآمد کیا گیا۔

ساحلی تجارت

(بحساب ہزار روپیہ)[۲]

صوبے	۱۹۱۸ء تا ۱۹۱۹ء درآمد	۱۹۱۹ء برآمد	۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء درآمد	۱۹۳۶ء برآمد
بنگال	۱۴۱۶۲۸	۱۱۴۶۷۰	۱۵۰۳۶۰	۹۹۳۹۳

۱۔ ۱۹۳۵ء تا ۳۶ء میں درآمدہ خانگی تجارتی اسباب کی مالیت ۹۵،۹۵ کرور روپے تھی اس کے منجملہ ہندوستانی اسباب کی مالیت ۶۰،۴۲ کرور روپے اور غیر ملکی سامان کی مالیت ۳۵،۵۳ کرور روپے تھی۔ اسی طرح برآمد کردہ سامان کی مجموعی مالیت ۱۳۰،۴۸ کرور روپے تھی اس کے منجملہ ہندوستانی سامان کی مالیت ۱۱۷،۱۸ کرور روپے اور غیر ملکی سامان کی مالیت ۱۳،۱۷ کرور روپے تھی۔

۲۔ دیکھو ایک رپورٹ موسومہ بہ "برطانوی ہند کا اعدادی خلاصہ برائے ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء" جدول نمبر (۲۸۴)

بہار واوڑیسہ	۲۴۳۳	۱۰۶۷	۹۹۹ [ف۱]	۱۲۹۲ [ف۱]
بمبئی	۳۸۶۰۳۵	۲۱۳۴۰۴	۱۸۵۴۷۵	۲۲۲۸۷۲
سندھ	۸۰۹۰۵	۶۰۲۷۳	۹۰۳۴۷	۸۵۲۹۶
مدراس	۹۵۲۰۶	۸۵۸۰۶	۳۱۳۰۰۵	۹۳۳۰۷
برما	۱۶۹۵۱۱	۲۰۲۲۴۸	۹۹۳۵۲	۳۴۰۹۳۵
میزان	۸۶۵۷۱۸	۶۷۷۴۶۸	۷۵۹۵۱۸	۸۴۳۰۹۵

سرکاری سامان اور سونے چاندی کو شامل کرنے پر ساحلی تجارت کی مجموعی مالیت ۱۹۱۸-۱۹ء اور ۱۹۳۵-۳۶ء میں علی الترتیب ۱۶۶۵۹ لاکھ روپے اور ۱۶۱۸۵۹ لاکھ روپے تھی ۔ برما اور ہندوستانی صوبوں کی باہمی تجارت خاص طور پر جاذب توجہ ہے ۔ اس لئے کہ برما سے بری آمد و رفت بہت مشکل ہے ۔ ۱۹۳۶-۳۷ء میں برما میں جو سامان درآمد کیا گیا اس کی مالیت ۱۰ کروڑ ۳۹ لاکھ روپے اور برما سے جو مال برآمد کیا گیا اس کی مالیت ۳۴ کروڑ ۹۲ لاکھ روپے تھی ۔ برما میں ساحلی راستے سے جو اہم اشیا درآمد کی گئیں وہ کوئلہ، سوتی کپڑے، ٹاٹ کے تھیلے، دال، چھالیہ، آہنی اشیا، گیہوں کا آٹا، تمباکو، سگریٹ، مونگ پھلی کا تیل، سوکھی مچھلی، چائے اور شکر ہیں ۔ اس کے برعکس برما سے جو اہم اشیا برآمد کی جاتی ہیں وہ چاول، مٹی کا تیل، پٹرول، موم بتی، لاکھ، ساگوانی لکڑی، چوبینہ، چنا، دال وغیرہ ہیں[ف۲] ص ۲۸۴

۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں ہندوستان کی آٹھ بڑی بندرگاہوں کی مجموعی تجارت خارجہ اور ساحلی تجارت (درآمد و برآمد) کا اندازہ مندرجہ ذیل جدول سے

ف۱ ۔ یہ اعداد صرف اوڑیسہ کے متعلق ہیں ۔

ف۲ ۔ مزید تفصیلات کے لئے دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ "تبصرہ بر تجارت ہند برائے ۱۹۳۶ء تا ۱۹۳۷ء" صفحہ ۱۶۵ ۔

ہوتا ہے

آٹھ بڑی بندرگاہوں کی مجموعی تجارت[1]

(بحساب لاکھ روپے)

بندرگاہیں	غیر ملکی تجارت		ساحلی تجارت		مجموعی تجارت	
	زمانۂ قبل از جنگ کا اوسط	۳۶-۱۹۳۵ء	زمانۂ قبل از جنگ کا اوسط	۳۶-۱۹۳۵ء	زمانۂ قبل از جنگ کا اوسط	۳۶-۱۹۳۵ء
بمبئی	۱۱۳۱۵	۸۷۸۵	۳۲۳۰	۴۱۶۵	۱۴۵۴۵	۱۲۹۱۰
کلکتہ	۱۴۱۰۶	۹۸۹۶	۱۸۷۲	۲۳۳۷	۱۵۹۷۸	۱۲۲۲۳
رنگون	۲۹۹۳	۲۸۱۸	۱۹۰۳	۳۹۵۹	۴۸۹۶	۶۷۷۷
کراچی	۳۸۸۷	۳۲۴۳	۹۰۰	۱۷۵۵	۴۷۸۷	۴۹۴۸
مدراس	۱۶۸۰	۲۰۸۲	۲۸۱	۸۲۰	۱۹۶۱	۲۹۰۲
کوچین	۲۷۲	۶۰۸	۳۵۶	۷۳۷	۶۲۸	۱۳۴۵
ٹیوٹی کارن	۵۵۶	۳۰۷	۱۶۷	۶۳۹	۷۲۳	۹۴۶
چٹاگانگ	۵۷۱	۶۰۶	۱۷۶	۲۳۸	۷۴۷	۸۴۴

ان اعداد سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ ہندوستان کی مجموعی خارجی اور ساحلی تجارت میں بمبئی، کلکتہ اور رنگون کا حصہ زیادہ اور کراچی و مدراس کا حصہ کم ہے[2]

لہ ۔ ان اعداد میں بجز سرکاری سامان کے جملہ خارجی و ساحلی تجارت کے اعداد شامل ہیں دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ "برطانوی ہند کا اعدادی خلاصہ برائے ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء" جدول نمبر (۲۶۰)

ٹہ ۔ اہم بندرگاہوں کی تجارت کا دلچسپ حال معلوم کرنے کے لئے ملاحظہ ہو ویرا آنس ٹے کی

باب ۶

ہندوستان کی ساحلی تجارت کو پوری طرح فروغ دینے کے لئے یہ ضروری ہے کہ بندرگاہوں کی ترقی کی ایک جامع تجویز مرتب کی جائے، ہندوستانی تجارتی جہازوں کا ایک بیڑہ تیار کیا جائے اور ساحلی وسائل نقل وحمل اور ریلوے کو ایک دوسرے سے مربوط کیا جائے۔ لیکن ان مباحث پر ہم پہلے مفصل طور پر خیالات ظاہر کر چکے ہیں [1]۔

۲۹
(۴) داخلی تجارت

ہندوستان میں امریکہ کے مثل لیکن سلطنت متحدہ کے برعکس اپنی خارجی تجارت کے مقابلے میں اپنی داخلی تجارت کو زیادہ اہمیت ہے۔ یہ بات ہندوستان کے رقبے کی وسعت، اس کی آبادی کی کثرت، اس کے طبیعی و موسمی حالات کے تنوع و اختلاف اور قدرتی ذرائع کی گوناگونی اور دیہات پر نظر کرتے ہوئے تعجب خیز نہیں ہے۔ موجودہ زمانے میں ذرائع آمد ورفت اور وسائل نقل وحمل کی اصلاح و ترقی کی بدولت داخلی تجارت کی مقدار بہت بڑھ گئی ہے، اور عام معاشی ترقی اور انتظام کی اصلاح، شہر اور دیہات کے درمیان مبادلے کی وسعت کو بڑھا کر اس تجارت کو اور بھی زیادہ فروغ دیگی۔

ہندوستان کی داخلی تجارت کی عظیم اہمیت کا ناکافی طور پر اندازہ کیا جاتا ہے۔ کپاس، سن، چاول، گیہوں، روغن دار تخموں وغیرہ کی ۲۸۵
برآمد کے متعلق بڑے بڑے اعداد، ہندوستان کی مجموعی پیداوار کے صرف ایک قلیل جزو کی نمایندگی کرتے ہیں چنانچہ مجموعی پیداوار کا کچھ حال پہلے بیان ہو چکا ہے۔ لیکن اتنا یقیناً صحیح ہے کہ برآمد کے بعد پیداوار کا جو حصہ ملک کے اندر رہ جاتا ہے وہ سب کا سب فروخت کے لئے نہیں پیش کیا جاتا۔ بلکہ اس کے ایک جزو کو پیداوار تیار کرنے والے خود ہی صرف کرتے ہیں۔ چنانچہ ملکی کاشتکار جو غذائی اشیا پیدا کرتے ہیں ان کا بڑا حصہ

بقیہ مضمون حاشیہ صفحہ گذشتہ:- کتاب موسوم بہ "بحر ہند کی تجارت" صفحہ ۹، تا صفحہ ۸۵۔

[1] دیکھو باب (۵)۔

اپنے ذاتی استعمال میں لاتے ہیں۔ ہندوستان کے لئے اس کی داخلی تجارت جو عظیم اہمیت رکھتی ہے وہ اس امر پر غور کرنے سے بخوبی واضح ہوجاتی ہے کہ "اگر ہندوستان کی مجموعی زرعی پیداوار کو محسوب کیا جائے تو حساب سے معلوم ہوتا ہے کہ برآمد کے لئے غلہ، روغن دار تخم، ریشے، چائے وغیرہ جیسی اشیا پیدا کرنے والی ہر ایک ایکڑ زمین کے مقابل ۱۱ ایکڑ زمین ملک کی داخلی ضرورتوں کے لئے کاشت کی جاتی ہے"[۱] اس زرعی پیداوار میں جو داخلی صرف کے لئے ملک کے اندر رہ جاتی ہے، معدنی پیداوار اور مصنوعات جیسی غیر زرعی پیداوار کا بھی اضافہ کرنا چاہئیے جس کا صرف ایک قلیل جزء برآمد کیا جاتا ہے۔

ملک کی داخلی تجارت کی مقدار اور مالیت کے متعلق صحیح اور بھروسے کے قابل اعداد و شمار دستیاب نہیں ہوتے۔ ساحلی تجارت کے بیشتر حصے کو جیسا کہ اوپر بیان کیا جاچکا ہے ملک کی داخلی یا بین صوبہ جاتی تجارت کا جزو خیال کیا جاسکتا ہے۔ اور اس جزء کی حد تک زیادہ اطمینان بخش مواد دستیاب ہوتا ہے لیکن خالص داخلی تجارت کی حد تک چند سالوں تک ریلوے کے ذریعے سامان کی نقل و حمل کے اعداد کے سوا کوئی اور معلومات حاصل نہ ہوسکیں ۱۹۲۳ء تک مرکزی محکمہ اعداد و شمار ایک رپورٹ بنام "ہندوستان کی داخلی تجارت (بذریعہ ریل و دریا)" شائع کیا کرتا تھا، اور سب صوبے بھی اس قسم کی مطبوعات شائع کرتے تھے۔ ان رپورٹوں میں ان پانچ یا چھے حلقوں میں سے ہر ایک کی اہم اشیا کی برآمدی و درآمدی تجارت کے اعداد درج کئے جاتے تھے جن میں صوبے منقسم تھے۔ علاوہ ازیں بحیثیت مجموعی ہندوستان کو ۱۸ بڑے تجارتی حلقوں میں تقسیم کرکے ان کی درآمد و برآمد کے اعداد درج کئے جاتے تھے لیکن

---

[۱] دیکھو ورس وک کی کتاب موسوم بہ "سلطنت برطانیہ کے معاشی ذرایع" صفحہ ۱۴۵۔

Economic Resourees of the British Empire

یہ سب اعداد صرف مقدار کے متعلق ہوتے تھے اور مالیت کے اعداد صرف
چند ہی صورتوں میں دیئے جاتے تھے اور وہ بھی مسلمہ طور پر تخمینی ہوتے تھے۔
داخلی تجارت کے اعداد دوسرے اعتباروں سے بھی ناقص ہوتے تھے۔
ایک ہی حلقے کے اندر جو تجارت ہوتی تھی اس کا اندراج نہیں کیا جاتا تھا؛
ریلوں کے ذریعے سے جو سامان بھیجا جاتا تھا اس میں بھی کچھ نظروں سے
بچ کر نکل جاتا تھا؛ اور سڑکوں کے ذریعے سے جو تجارت ہوتی تھی اس کو
محسوب ہی نہیں کیا جاتا تھا حالانکہ اس کی مقدار بہت خاصی ہوتی تھی۔[1]
بہر حال ان نقائص کے باوجود یہ اعداد و شمار تھوڑے بہت کارآمد تھے۔
لیکن بدقسمتی سے تخفیف مصارف کی کمیٹی کی سفارش کی بنا پر ۱۹۲۳ء میں
مرکزی محکمے کی رپورٹ (موسوم بہ "ہندوستان کی داخلی تجارت بذریعۂ ریل
و دریا") اور بجز ایک یا دو صوبوں کے باقی سب صوبوں کی سالانہ رپورٹوں
کی اشاعت موقوف ہوگئی۔ معاشی تحقیقاتی کمیٹی نے بجا طور پر اس بات پر
زور دیا کہ داخلی تجارت کے متعلق اعداد و شمار شایع کئے جائیں اور ان میں
اصلاح و ترمیم کی جائے تاکہ وہ ان جدید وضع کے گوشواروں کے ہم پلہ
ہوجائیں جو ریاستہائے متحدہ جیسے ملکوں کی طرف سے شائع کئے جاتے ۲۸۶
ہیں۔ یہ امر اطمینان بخش ہے کہ حکومت ہند نے اپریل ۱۹۳۳ء سے ان
اعداد و شمار کی ازسرنو اشاعت شروع کر دی ہے، اور ایک ماہانہ رپورٹ
بنام "ہندوستان کی داخلی تجارت بذریعۂ ریل و دریا کی کیفیت" شایع کر رہی ہے۔
اس میں ہر مہینے ہندوستان کی داخلی تجارت کی مختصر کیفیت اور اس کے ساتھ
سرکاری سال کے شروع سے سرسری میزانیں دی جاتی ہیں۔ محکمۂ معلومات تجارت و اعداد و شمار
یہ نیا سلسلہ شایع کرتا ہے جس میں قدیم رپورٹ کی اساسی خصوصیات باقی ہیں۔ اس میں اعداد و شمار
اس داخلی تجارت کے متعلق دیے جاتے ہیں جس کی نقل و حمل ریلوے اور اسٹیمر کے ذریعے
ہوتی ہے اور بحیثیت مجموعی صوبے یا اہم بندرگاہ یا بندرگاہوں کی درآمدی و برآمدی

[1] ملاحظہ ہو "معاشی تحقیقاتی کمیٹی کی رپورٹ" صفحہ ۱۳۔

تجارت کو ظاہر کرتے ہیں۔ اہم بندرگاہ یا بندرگاہوں کی تجارت اس صوبے کی تجارت سے الگ درج کیجاتی ہے جس میں یہ بندرگاہ یا بندرگاہیں واقع ہوں اس طرح اس مد کے تحت جو تجارت ہوتی ہے وہ حسب ذیل عنوانوں میں سے کسی میں درج ہوتی ہے :۔ (۱) ایک صوبے کی تجارت دوسرے صوبے سے؛ (۲) اہم بندرگاہ کی تجارت اس صوبے سے جس میں یہ بندرگاہ واقع ہو؛ (۳) اہم بندرگاہوں کی تجارت دوسرے صوبوں سے۔ ایک ہی صوبے یا اہم حلقے کے اندر ایک اسٹیشن سے دوسرے اسٹیشن تک جو سامان منتقل کیا جاتا ہے وہ اس مد کی غرض کے لئے درج نہیں کیا جاتا۔ ان اعداد و شمار کو درج رجسٹر کرنے کی غرض سے ملک کو حسب ذیل اہم حلقوں میں تقسیم کیا جاتا ہے :۔ (۱) برطانوی ہند کی نمایندگی کرنے والے ۹ حلقے؛ (۲) اہم بندرگاہوں کی نمایندگی کے لئے ۴ حلقے یعنی کلکتہ، بمبئی، مدراس اور کراچی؛ اور (۳) ہندوستانی دیسی ریاستوں کے لئے ۵ حلقے۔ ریل کے ذریعے جتنی تجارت کی نقل و حمل کی جاتی ہے اس کو برما میں درج رجسٹر نہیں کیا جاتا۔ اعداد و شمار صرف مقداروں اور اقسام اشیا کے متعلق ہوتے ہیں۔ اور مالیت و قیمت کے اعداد نہیں دیئے جاتے[۱] صحیح وزن ۸۲ $\frac{۲}{۷}$ پاونڈ فی معیاری من کے حساب سے دیئے گئے ہیں۔ اس طرح جدید سلسلے کے

[۱] - چونکہ ریلوے اور اسٹیمر کے بیجکوں میں مقدار کے اعداد بتلائے جاتے ہیں اس لئے مذکورۂ بالا حساب کے اعداد و شمار صرف مقداروں کے متعلق ہیں۔ ملک کے مختلف حصوں میں ایک ہی شے کی قیمت مختلف ہونے کی وجہ سے مالیت کے متعلق معیاری اعداد کا مرتب کرنا ممکن نہیں ہے، اور گزشتہ تجربہ بتلاتا ہے کہ خواہ کسی بنیاد پر قیمتیں مشخص کی جائیں یہ اکثر صورتوں میں حقیقت سے بہت ہی بہم قربت رکھتی ہیں۔ اس لحاظ سے متعلقہ صوبوں کا صحیح اور حقیقی توازن تجارت مرتب کرنے کے لئے ان قیمتوں سے عام طور پر بنیاد کے طور پر کام نہ لینا چاہئے۔ دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ "ہندوستان کی داخلی تجارت بذریعۂ ریل و دریا کے متعلق حسابات" شائع شدہ مارچ ۱۹۳۶ء صفحہ ۱ تا ۲۔

اعداد میں بھی وہی نقائص ہیں جو قدیم رپورٹ میں پائے جاتے تھے۔
صفحہ ۲۸۸ پر مندرجہ جدول میں یہ بتلایا گیا ہے کہ یکم اپریل ۱۹۳۶ء تا ۳۱/ مارچ ۱۹۳۶ء کے بارہ مہینوں میں ہر صوبے، دیسی ریاست اور اہم بندرگاہ کے درمیان ہر قسم کی اشیا کی تجارت من کے حساب سے کتنی مقدار میں ہوئی[1]

داخلی تجارت کے متعلق مکمل اور بھروسے کے قابل اعداد موجود نہ ہونے کی وجہ سے اس ملک کی تجارت خارجہ کے مقابلے میں تجارت داخلہ کی وسعت اور اضافی اہمیت کے بارے میں کوئی صحیح رائے نہیں قائم کیجا سکتی۔ "ہندوستان کی داخلی تجارت برائے ۱۹۲۰ء۲۱" نامی رپورٹ کے بموجب داخلی تجارت کی مالیت تقریباً ۱۵۰۰ کروڑ روپے تھی، اس طرح تجارت داخلہ اور تجارت خارجہ کا باہمی تناسب ۱:۲½ ہوتا ہے[2] بہر حال جو اعداد دستیاب ہوتے ہیں ان سے یہ بات غیر مشتبہ طور پر ثابت ہوتی ہے کہ ملک کی وسعت اور آبادی کے مقابلے میں داخلی تجارت کا تناسب بہت ہی ادنیٰ ہے۔ اگر ملک کے معاشی ذرائع کو زیادہ مکمل طور پر نشوونما دی جائے تو داخلی تجارت کی مقدار، موجودہ حالت کے مقابلے میں لازمی طور پر کئی گنا بڑھ جائے گی۔ خارجی تجارت کی غیر یقینی نوعیت اور ہندوستان کی برآمدی تجارت میں خاصی کمی رونما ہونے کے مدنظر یہ بھی ضروری ہے کہ ملک کی داخلی تجارت کو باقاعدہ طور پر ترقی دینے کی پالیسی پر عمل کیا جائے۔ ہماری خارجی تجارت کا احیا، داخلی تجارت کے حق میں یقیناً محرک کا کام کریگا۔

[1] ۱۹۳۳ء تا ۱۹۳۴ء میں اہم اشیا کی حد تک، داخلی تجارت کی مجموعی مقدار ۶۲۸۴۷۴۲ ہزار من تھی لیکن ۱۹۳۵ء تا ۱۹۳۶ء میں یہ بڑھ کر ۹۳۸۶۳۷، ہزار من ہوگئی یا، ا فی صد اضافہ ہوا۔ اس کو ملک کی جزوی معاشی بحالی کی علامت خیال کیا جا سکتا ہے۔
[2] کے۔ ٹی، شاہ یہ خیال ظاہر کرتے ہیں کہ یہ اندازہ حقیقت سے کم ہے اور وہ اس کا تخمینہ ۲۵۰۰ کروڑ روپے کرتے ہیں۔ دیکھو ان کی کتاب موسوم بہ "تجارت، محصول اور نقل و حمل" صفحہ ۱۲۲۔

لیکن مناسب یہ ہو گا کہ داخلی تجارت کو اس امر کا لحاظ کئے بغیر ترقی دیجائے کہ تجارت خارجہ سے اس کا کیا تعلق ہے۔

۳۰ ہندوستان کے بڑے تجارتی مرکز[1]

اب ہندوستان کے بڑے بڑے تجارتی مرکزوں کا حال مختصر طور پر بیان کرنے اور اس کے بعد تجارتی معلومات اور تجارتی نظامات کے بارے میں چند لفظ کہکر اس باب کو ختم کیا جاتا ہے۔ ہندوستان کے تجارتی مرکزوں کے بیان میں یہ مناسب ہو گا کہ اولاً ہندوستان کی ۴ اہم بندرگاہوں یعنی کلکتہ، بمبئی، کراچی اور مدراس کا ذکر کر دیا جائے۔ کلکتہ اور بمبئی نہ صرف اہم بندرگاہ ہیں بلکہ ہندوستان کے اہم ترین صنعتی مرکز بھی ہیں۔ علاوہ ازیں بمبئی، سوتی کپڑوں کی بہت بڑی درآمدی تجارت کے لئے مغربی ہندوستان کا سب سے بڑا تقسیمی مرکز ہے۔ کلکتے کے برعکس بمبئی میں تجارت کا بڑا اور غالب حصہ ہندوستانیوں کے ہاتھ میں ہے اور کلکتے میں زیادہ تر یورپین لوگوں کے ہاتھ میں ہے۔ کراچی گیہوں کی تجارت کا مرکز ہے۔ مدراس بھی ایک بڑا تجارتی اور صنعتی مرکز ہے، لیکن بمبئی یا کلکتے کے مقابلے میں اس کی اہمیت کم ہے۔ ان چار بڑی بندرگاہوں[2] کے علاوہ دوسرے تجارتی مرکز کانپور، دہلی، احمد آباد، امرتسر، آگرہ، لاہور، بنارس، لکھنؤ، ناگپور وغیرہ ہیں۔ کانپور، صوبۂ متحدہ کا ایک اہم ریلوے جنگشن ہے اور بمبئی اور کلکتے کے ٹھیک درمیان واقع ہونے کی وجہ سے مرکزی حیثیت رکھتا ہے۔ علاوہ ازیں وہ غیر ملکی اور ملکی اشیا کا ایک موزوں تقسیمی مرکز ہے۔ دہلی،

---

[1] ملاحظہ ہو کائن کی کتاب موسوم بہ Handbook of Commercial Information for India. تیسرا ایڈیشن صفحہ ۲۲ تا صفحہ ۱۱۳؛ نیز کتاب ہذا جلد اول باب (۲)۔

[2] ان اہم بندرگاہوں کے علاوہ کاٹھیاوار کی بعض بندرگاہیں بھی تھوڑی بہت اہمیت رکھتی ہیں مثلاً ریاست ناونگر میں بیڈی، ریاست بڑودے میں اوکھا؛ پوربندر اور بھاونگر۔

آج کل ہندوستان کا پایۂ تخت اور نور ریلوے لائینوں کا جنکشن ہے۔

ہندوستان کی داخلی تجارت (بذریعۂ ریلوے و دریا) بابتہ سنہ ۱۹۳۶ء تا سنہ ۱۹۳۷ء

اشیا	من	اشیا	من
ہڈی۔	۴۶۷۰،۷۲۳	(۳) ہندوستانی کپڑے گٹھوں میں۔	۹،۱۳۹،۹۲۱
سمنٹ۔	۱۹،۹۴۸،۲۷۵	(۴) ہندوستانی کپڑے ڈبوں میں۔	۲۲۰،۲۳۹
کوئلہ اور کوک۔	۳۹۷،۸۱۶،۶۸۰	میزان	۱۰،۵۲۰،۹۸۰
قہوہ۔	۲۱۰،۹۸۵	رنگ کھال رنگنے کا مسالہ اور ہڑ	۱،۶۲۲،۷۸۹
خام کپاس:۔		خشک میوہ	۱۰،۰۶۴،۵۵۴
(۱) کپاس	۵۳۷،۵۲۹	شیشہ	۹۶۹،۸۲۷
(۲) تیار گانٹھیں	۲۸،۶۶۹،۵۹۵	غلہ اور دال	
میزان خام کپاس	۲۹،۲۰۷،۱۲۴	(۱) دھان	۷،۱۱۷،۲۵۰
سوتی دھاگہ اور سوت:۔		(۲) چاول	۴۲،۹۸۰،۸۸۷
(۱) غیر ملکی	۲۷۰،۹۸۰	(۳) گیہوں	۲۸،۱۰۸،۵۹۷
(۲) ہندوستانی	۲،۶۸۲،۲۴۰	(۴) گیہوں کا آٹا	۵،۹۱۵،۰۲۹
میزان	۲،۹۵۳،۲۲۰	(۵) دوسری قسمیں	۴۵،۱۱۱،۰۳۷
سوتی کپڑے:۔			
(۱) غیر ملکی کپڑے گٹھوں میں	۶۴۳،۳۵۸		
(۲) غیر ملکی کپڑے ڈبوں میں	۵۱۷،۴۶۲	میزان غلہ اور دال	۱۲۹،۲۳۲،۸۰۰

اشیا	من	اشیا	من
ہندوستانی سن اور دوسرے ریشے (سن کو خارج کرکے)	۱۷۴۵۸۱۲	(۲) نباتی تیل	۴۵۵۱۹۷۱
خام چرسے	۱۹۹۶۲۲۳	میزان	۲۰۱۵۵۹۲۱
خام کھالیں	۱۱۶۰۴۳۳		
دباغت کردہ چرسے اور کھالیں اور چرم	۵۸۶۸۲۳	روغندار تخم:-	
		(۱) ارنڈی	۱۶۹۷۷۰۶
خام سن:-		(۲) بنولہ	۸۹۶۴۴۸۲
(۱) کھلا ہوا سن	۱۲۸۶۸۳۴	(۳) مونگ پھلی	۱۶۵۷۲۰۶۹
(۲) پختہ گانٹھ	۳۶۹۳۸۳۹۰	(۴) السی	۷۰۴۴۹۴۸
		(۵) رائی اور سرسوں	۷۱۴۸۲۲۲
میزان	۳۸۲۲۵۲۲۴	(۶) تل	۲۳۴۷۰۲۱
ٹاٹ اور ٹاٹ کے تھیلے	۵۱۵۱۹۸۲	میزان	۴۳۷۷۴۴۴۸
آہنی و فولادی سلاخ، چادریں، شہتیر اور لوہے اور فولاد کی دوسری تجارتی اشیا	۳۹۳۱۷۲۸۸	گھی	۶۹۲۲۳۶
		نمک	۳۰،۰۰۱،۸۵۴
		شورا	۵۰۹،۸۶۳
لاکھ اور چپڑا	۱۲۴۵۶۰۷	شکر:-	
منگنیز کی کچی دھات	۲۱۲۱۳۳۷۴	(۱) صاف شکر اور غیر صاف شدہ شکر	۲۲،۹۸۷،۶۵۹
ابرک	۲۵۹۹۸۶		
کھلی	۸۴۰۰۶۷۸	(۲) گر، راب اور دیسی شکر وغیرہ	۱۵،۴۰۰،۳۱۰
تیل:-			
(۱) مٹی کا تیل	۱۵۶۰۳۹۵۰		
		میزان	۴۰،۳۸۷،۹۶۹

اشیا	من	اشیا	من
چائے	۴۲،۶۴،۳۶۸	(۲) دوسری لکڑی	۱۲،۹۹۰،۰۸۴
خام تمباکو	۳۲،۹۵،۹۳۶	میزان	۱۵،۰۸۸،۹۱۹
لکڑی اور چوبینہ (۱) ساگوان	۲۰،۹۸،۸۳۵	خام اون	۶۷۰،۴۲۶

۱۸۹ علاوہ ازیں صوبۂ متحدہ کے مغربی حصے اور پنجاب کے لئے، خاصکر سوتی، اونی اور ریشمی کپڑوں کی حد تک دہلی ایک اہم تجارتی مرکز کی حیثیت رکھتا ہے۔ بمبئی پریسیڈنسی میں شہر بمبئی کے بعد احمد آباد اہم ترین مرکز ہے۔ پنجاب میں امرتسر نہ صرف کپڑے کے تھانوں کی حد تک مکرر برآمد کی تجارت کا بڑا مرکز ہے بلکہ کھالوں اور چرسے کا بھی بڑا کاروبار کرتا ہے، اور اس کی قالین بافی کی صنعت بہت مشہور ہے۔ آگرے میں قالین، دری، پنھر اور زردوزی کے کاموں کے کارخانے بکثرت ہیں، اور اس کے علاوہ آگرہ اعلیٰ درجے کے چرسوں کو جمع کرنے کا مرکز ہے۔ لاہور پنجاب کی زرعی پیداوار کا اہم تجارتی مرکز ہے۔ بنارس زیادہ تر اس لحاظ سے اہمیت رکھتا ہے کہ وہ صنعتِ ریشم بافی کا اہم مرکز ہے۔ لکھنؤ اودھ کی وافر زرعی پیداوار کو جمع اور تقسیم کرنے کا سب سے بڑا مرکز ہے۔ ناگپور کو اس کی پارچہ بافی کی گرنیوں، روئی اوٹنے اور دبانے کے کارخانوں اور اطراف واکناف کی وسیع منگنیز کی کانوں کی بدولت تجارتی اہمیت حاصل ہے۔ ان تجارتی مرکزوں کے علاوہ دوسرے شہروں مثلاً جبل پور، مرزاپور، مدورا، گوالیار، ڈھاکہ، مانڈلے، سرینگر، شولاپور، امراوتی، حیدرآباد (دکن)، الہ آباد، جے پور، بڑودہ، بنگلور اور میسور کا ذکر بھی دلچسپی سے خالی نہ ہوگا۔

۱۲۔ تجارتی معلومات اور انتظام تجارت

مہذب ملکوں میں صنعت و تجارت میں بین قومی مسابقت کے مدنظر حکومتوں کے لئے یہ ضروری ہوگیا ہے کہ

تجارتی وصنعتی معلومات کو جمع کریں، احتیاط کے ساتھ تحلیل کریں اور سوچ سمجھ کر شایع کریں۔ چنانچہ جرمنی، جاپان اور ریاستہائے متحدہ جیسے ملکوں کی خوشحالی کا باعث بہت بڑی حد تک یہی ہے کہ ان کے پاس تجارتی معلومات کا نظام بہت اچھا ہے۔ غیر ممالک میں نظماء تجارت اور قونصل مقرر کئے جاتے ہیں اور ان کے ذمے سب سے اہم کام یہی ہوتا ہے کہ اپنے متعلقہ ملکوں کو غیر ملکی بازاروں کے بارے میں معلومات مہیا کریں۔ ان سب اعتباروں سے ہندوستان بہت ہی ناکافی لوازمات رکھتا ہے۔ گو یہاں محکمۂ معلومات تجارت بہت مدت پہلے ۱۹۰۵ء میں قائم ہوا، لیکن صنعتی کمیشن کے سامنے یہ شہادت پیش کی گئی کہ کوئی واضح اور قطعی وسیلہ ایسا موجود نہ تھا کہ اس کے ذریعے سے حکومت ان معلومات کو جو تجارتی معاملات کے بارے میں اس کے قبضے میں تھیں عوام یا انفرادی درخواست گزاروں تک پہنچا سکتی[1]۔ صنعتی کمیشن نے اس سلسلے میں کئی مفید سفارشیں پیش کیں، جن کے منجملہ ایک یہ تھی کہ مشرقی افریقہ اور اعراق جیسے غیر ملکوں میں ہندوستانی تجارتی ایجنٹ مقرر کئے جائیں۔ موجودہ زمانے کی صورت حال پچھلے چند سالوں کے مقابلے میں کسی قدر زیادہ اطمینان بخش ہے۔ ۱۹۲۲ء میں محکمۂ معلومات تجارت و اعداد شمار کو از سر نو منظم کیا گیا اور وہ اب تاجروں کے عام طبقے اور حکومت ہند کے درمیان ربط قائم کرنے والی کڑی بن گیا ہے۔
یہ محکمہ سمندر پار کی تجارت سے تعلق رکھنے والی ان معلومات کو جمع کرتا ۲۹۰
ہے جو ہندوستانی فرموں کے لئے مفید ہو سکتی ہیں اور تجارت، صنعت وغیرہ کے متعلق کل ہند اہمیت کے اعداد و شمار مدون اور شائع کرتا ہے۔ اس محکمے کی طرف سے تجارت کے متعلق استفساروں کا جواب دیا جاتا ہے، تجارتی فرموں کا تعارف کرایا جاتا ہے اور ایک ہفتہ وار اخبار بنام "انڈین ٹریڈ جرنل" شائع کیا جاتا ہے جس میں مفید تجارتی اعداد و شمار اور دوسری

[1] ملاحظہ ہو صنعتی کمیشن کی رپورٹ فقرہ ۱۰۰۔

معلومات درج ہوتی ہیں۔ محکمۂ مذکور ان تجارتی تحریکوں اور ترقیوں سے ربط قائم رکھتا ہے جو ہندوستان کے لئے مفید ہیں۔ انگلستان میں تجارت کی اشاعت وتشہیر کے جو مواقع رونما ہوتے ہیں ان سے ہندوستان کے مفاد کے لئے ہندوستانی ناظم تجارت مقیم لندن کے توسط سے فائدہ اٹھایا جاتا ہے اور ۱۹۲۶ء سے ایک عہدہ دار اشاعت وتشہیر تجارت کا تقرر ہندوستانی ناظم تجارت مقیم لندن کے مددگار کی حیثیت سے کیا گیا ہے۔ اس تدبیر کی بدولت بعض مفید نتائج برآمد ہوئے ہیں۔ محکمۂ تجارت معلومات واعداد وشمار ہندوستانی ناظم تجارت مقیم ہمبرگ سے بھی قریبی تعامل کرتا ہے۔ ان عہدہ داروں کے تقرر کے بعد سے یورپ کی بعض اہم نمائشوں اور میلوں میں ہندوستانی اشیا کے مظاہرے کے انتظامات کئے گئے ہیں[1]۔ محکمۂ تجارتی معلومات، برطانوی نظمائے تجارت مقیم ہندوستان ونوآبادیات اور دنیا کے دوسرے ملکوں میں مقرر کردہ قونصلوں اور سفیروں سے بھی اس غرض سے ربط قائم کئے ہوئے ہے کہ سمندر پار ملکوں میں ہندوستانی پیداوار اور مصنوعات کی مانگ کو ترقی دے۔ ہندوستانی ہائی کمشنر مقیم لندن کا عہدہ ۱۹۲۰ء میں قائم کیا گیا اور اس افسر سے بہت سے معاملات اور مالی کاروبار میں کام لیا جارہا ہے۔ اس کے ذمے کے کاموں میں اہم ترین حکومت ہند کے لئے اشیا کی خریداری ہے۔ متعدد کام کرنے کی وجہ سے وہ ہندوستان کے بیرونی تجارتی اغراض کو ترقی دینے کے لئے خود کو بہت زیادہ کارآمد ثابت نہیں کرسکتا۔ مذکورۂ بالا نظام کا زیادہ تر تعلق اس امر سے ہے کہ ہندوستانی بازاروں میں غیر ملکی اشیا کے امکانات کے بارے میں غیر ممالک کو معلومات مہیا کی جائیں۔ لیکن اس کے ساتھ یہ بھی مساوی طور پر ضروری ہے کہ اس کے مثل ایک اور نظام قائم کیا جائے۔

---

[1] دیکھو ایک رپورٹ موسوم بہ "ہندوستان ۱۹۲۶ء-۲۷ء میں" صفحہ ۲۰۹ یا اور "ہندوستان ۱۹۲۷ء-۲۸ء میں" صفحہ ۲۰۸ تا ۲۰۹۔

جس کا مقصد یہ ہو کہ وہ ہندوستانی اشیا کے لئے غیر ملکی بازاروں کے بارے میں ہندوستان کو معلومات مہیا کرے۔ اس سلسلے میں اس تجارتی وفد نے کچھ کام کیا ہے جو حکومت نے پارچے سے متعلق ٹیرف بورڈ (۱۹۲۶ء) کی سفارش پر باہر بھیجا تھا تاکہ وہ ہندوستانی پارچے کے لئے برآمد کے مواقع دریافت کرے[1] اس تجارتی وفد نے اپنی رپورٹ میں یہ تجویز کیا کہ ہندوستان کی جانب سے تین تجارتی قونصل مقرر کئے جائیں جو سکندریہ، مومباسا اور ڈربن میں قیام کریں۔ ہندوستانی تجارتی ایجنسیوں اور آزاد ہندوستانی قونصل خانوں کا انتظام جیسا کہ خود اختیاری نوآبادیات کرتی ہیں اس اعتبار سے پوری طرح حق بجانب ہوگا کہ ان کی مدد سے غیر ملکوں کے ساتھ تجارتی تعلقات کو اس طور پر ترقی دیجا سکتی ہے کہ ہندوستان کو سب سے زیادہ فائدہ پہنچے۔ حکومت ہند نے جنوری ۱۹۳۰ء میں ایک اسکیم مرتب کی جس کی رو سے چھ شہروں یعنی میلان، نیویارک، ڈربن، مومباسا، ہیمبرگ اور اسکندریہ میں چھ ناظمِ تجارت کو مقرر کرنا طے پایا۔ چنانچہ ۱۹۳۰ء میں ایک ناظم تجارت ہیمبرگ میں مقرر کیا گیا۔ ۱۹۳۵ء میں اسی قسم کا تقرر میلان میں کیا گیا ۱۹۳۶ء میں ہندوستان کے ایک ناظم تجارت کا دفتر جاپان میں بمقام اوساکا کھولا گیا۔ دسمبر ۱۹۳۶ء کے اختتام پر مشرقی افریقہ کے لئے بمقام مومباسا ایک ہندوستانی ناظم تجارت مقرر کرنے کا انتظام کیا گیا۔ جون ۱۹۳۷ء میں بمقام نیویارک نظامت تجارت کا دفتر کھولا گیا۔ اسکندریہ میں ناظم تجارت کے تقرر کا مسئلہ زیر غور ہے[2]

۲۹۱

---

[1] ۔ دیکھو اس کتاب کا پچھلا حصہ صفحہ ۳۰، نیز ایک رپورٹ موسوم بہ ہندوستان ۲۹-۱۹۲۸ میں صفحہ ۱۹۸

[2] ۔ دیکھو والسرائے کا خطبہ جو انھوں نے اسوسئیٹڈ چیمبرس آف کامرس کے اجلاس منعقدہ ۲۰/ دسمبر ۱۹۳۷ء میں پڑھا۔

۳۲
ہندوستان میں تجارتی انتظام

ہندوستان کے اہم ترین اور بہترین طریق پر منظم غیر سرکاری تجارتی نظامات یورپی تاجروں نے قائم کئے ہیں، مثلاً اسوشی ایٹیڈ چیمبرز آف کامرس آف انڈیا، ایوان تجارت کلکتہ (؁۱۸۳۴ء)، ایوان تجارت بمبئی (؁۱۸۳۶ء) ایوان تجارت مدراس (؁۱۸۳۶ء)، ایوان تجارت رنگون، ایوان تجارت کراچی۔ اسی قسم کے ایوان تجارت دوسرے اہم مرکزوں میں بھی قائم کئے گئے ہیں۔ ان کے ارکان کی غالب تعداد بجز بمبئی کے یورپین اشخاص کی ہے، اگرچہ ہندوستانی بھی ان کے رکن بن سکتے ہیں۔ یورپی تاجروں نے ہندوستان اور مغرب کے درمیان تجارتی تعلقات قائم کرنے کی ابتداءً جو کوشش کی اسی کا یہ فطری نتیجہ ہے۔ ایوان ہائے تجارت کے علاوہ دوسری انجمنیں بھی ہیں جو تجارت کے خاص شعبوں، مثلاً سن کی گرنیوں اور سوتی کپڑے کی گرنیوں اور بڑے مرکزوں کے خردہ فروشوں کی نمایندگی کرتی ہیں۔ ہندوستان کے تجارتی طبقے نے اب تک اس لئے نقصان اٹھایا کہ اس کی کوئی منظم انجمن نہ تھی جس کے ذریعے سے وہ اپنی جائز شکایتوں کو دور کراتا، اور یہ اس زمانے کی ایک خوش آیند علامت ہے کہ ہندوستانی تاجر خود کو منظم کرنے کی ضرورت محسوس کر رہے ہیں۔ اب کچھ خالص ہندوستانی انجمنیں بھی ہیں کہ مثلاً قومی ایوان تجارت بنگال[۱] جو ؁۱۸۸۷ء میں قائم ہوا اور ہندوستانی تجارتی طبقے کا سب سے قدیم نظام ہے؛ دفتر و ایوان تاجران ہند بمبئی[۲] جو ؁۱۹۰۷ء میں قائم ہوا؛ ایوان تجارت جنوبی ہند مدراس جو ؁۱۹۰۹ء میں قائم کیا گیا؛ ہندوستانی ایوان تجارت کلکتہ جو ؁۱۹۲۵ء میں قائم ہوا؛ اور مہاراشٹرا چیمبر آف کامرس جو ؁۱۹۲۷ء میں قائم ہوا۔ ان کے علاوہ ایک کل ہند وفاق ایوان ہائے تجارت وصنعت ہندوستان[۳] بھی موجود ہے۔ ہندوستان میں تجارتی

ؐ۱ National Chamber of Commerce.

ؐ۲ Indian Merchants' Chamber and Bereau

ؐ۳ All-India Fedration of Indian Chambers of Commerce and Industry

خیالات کو ایک مرکز پر لاتے اور ملک کی تجارتی وصنعتی ترقی پر اثر ڈالنے والے مسائل کے متعلق حکومت کی رہنمائی کرنے کی غرض سے یہ سب نظامات بے حد مفید ثابت ہو سکتے ہیں[۲]۔

بقیہ مضمون حاشیہ صفحہ گذشتہ:۔ ہندوستان کے مختلف تجارتی ایوانوں اور انجمنوں کے متعلق ایک سبق آموز اور جامع بیان کے لئے ملاحظہ ہو کاش کی کتاب محولۂ بالا حصۂ چہارم۔

[۲] ۔ یہاں یہ کہہ دینا نامناسب نہ ہوگا کہ بعض اہم ایوان ہائے تجارت کو مرکزی وصوبائی مجالس قانون ساز میں اپنے نمایندے بھیجنے کا حق بھی دیا گیا ہے۔

باب (۷)

زر اور مبادلہ

پہلا حصہ[۱]

۲۹۲

ا۔ ہندوستانی زر برطانوی حکمرانی سے پیشتر

شہنشاہ اکبر کے زمانے سے شمالی ہندوستان میں طلائی مہر اور چاندی کا روپیہ بطور زر رائج ہوا اور ان میں سے ہر ایک کا وزن ۵ء ۱۷۰ گرین ٹرائے تھا۔ ان کے درمیان کوئی قانونی تناسب تو مقرر نہیں کیا گیا تھا، البتہ سلطنت مغلیہ

[۱] ۔ اس باب کا تعلق زر اور مبادلے کے اس نظام کی تاریخ سے رہے گا جو ۱۹۲۵ء میں ہلٹن ینگ کمیشن کے تقرر سے پیشتر تک ہندوستان میں پایا جاتا تھا۔ اس کے بعد کے باب میں اولاً ان مختلف اعتراضوں سے جو اس نظام پر کئے گئے ہیں اور دوسرے

کے تانبے کے سکے "دام" سے دونوں کا قانونی تناسب معین تھا[1]۔ جنوبی ہند میں جہاں سلطنت مغلیہ کا کامل قبضہ کبھی نہیں ہوا۔ زیادہ تر سونے کا سکہ رائج تھا۔ ہندوراج میں سونے کے سکے کو عام طور پر ترجیح دیجاتی تھی اور مسلمانوں کا میلان زیادہ تر چاندی کے سکے کی طرف تھا۔ جب مغلیہ سلطنت کا شیرازہ بکھر گیا اور اس کی باقیات پر بہت سی آزاد ریاستیں قائم ہوئیں تو ان میں سے اکثر نے اپنی آزادی کا اعلان اپنا خاص سکہ جاری کر کے کیا، اس لیے کہ سکے کا جاری کرنا بادشاہی کی علامت سمجھا جاتا تھا۔ اگرچہ سکوں کے قدیم نام عام طور پر برقرار رکھے گئے، پھر بھی ان کے وزن اور کھرے پن میں بہت کچھ فرق و تغیر ہوگیا۔ بعد میں چلکر جب ایسٹ انڈیا کمپنی نے عنان حکومت سنبھالی تو وہ یہ دیکھکر پریشان ہوگئی کہ رائج الوقت زر انواع و اقسام کے طلائی و نقرئی سکوں پر مشتمل تھا چنانچہ اندازہ کیا گیا کہ قریب قریب ۹۹۴ چاندی یا سونے کے سکے مختلف وزن اور کھرے پن کے رائج تھے[2]۔ لوگوں کے پاس جو سکے تھے ان کو آنکنے اور ان کی قیمت معلوم کرنے کے لئے اکثر پیشہ ور صرافوں سے کام لیا جاتا تھا۔ ایسٹ انڈیا کمپنی نے محسوس کیا کہ زر کی اس بدنظمی کی حالت سے ان کے تجارتی کاروبار میں سخت رکاوٹ پیدا ہورہی تھی اس لئے ہندوستانی زر کی تنظیم کی خاطر اس نے اصلاحات کا ایک سلسلہ شروع کیا۔ چنانچہ ان تجربوں کی کیفیت بیان کرنا اس باب کا موضوع ہے۔

۲- انیسویں صدی میں چار دور۔ انیسویں صدی کے ہندوستانی زر کی تاریخ کو چار دوروں میں تقسیم کرنا مناسب ہوگا[3]۔

بقیہ مضمون حاشیہ صفحہ گذشتہ:۔ ہلٹن ینگ کمیشن کی تجویز کے مطابق اس نظام کی تنظیم جدید سے بحث کیجائیگی۔

[1] ملاحظہ ہو بی' آر' امبیڈ کر کی کتاب موسوم بہ "روپے کا مسئلہ" صفحہ ۳۔

[2] ایچ' ڈی' میکلیوڈ کی کتاب موسوم بہ "ہندوستانی زر" صفحہ ۱۳ ملاحظہ ہو۔

[3] ملاحظہ ہو فنڈلے شراس کی کتاب موسوم بہ "ہندوستانی مالیہ و بنک کاری" صفحہ ۹۲۔

(۱) پہلا دور (۱۸۰۰ء تا ۱۸۳۵ء)۔ اس کی امتیازی خصوصیت یہ ہے کہ کمپنی کے تمام مقبوضات کے لئے واحد معیار کے طور پر ایک ہی قسم کا روپیہ چلانے کی کوشش کی گئی۔

(۲) دوسرا دور (۱۸۳۵ء تا ۱۸۷۴ء)۔ اس کی نمایاں خصوصیت یہ ۲۹۳ھ
ہے کہ اس میں سونے کا سکہ رائج کرنے کی کوشش کی گئی اور اس سلسلے میں کئی تجویزوں پر بحث ہوئی، لیکن اس بحث نے معیار طلا اور سونے کا سکہ جاری کرنے کے بارے میں کسی قطعی نتیجے پر نہیں پہنچایا۔

(۳) تیسرا دور (۱۸۷۴ء تا ۱۸۹۳ء)۔ اس میں چاندی کی قیمت مسلسل گرتی گئی جس کی وجہ سے روپے کی قدر مبادلہ کم اور غیر مستحکم ہوگئی۔ اس دور میں بین الاقوامی دو فلزی طریق کے مطابق زر کی اصلاح کرانے کیلئے بہت کچھ ہلچل جاری رہی۔

(۴)۔ چوتھا دور (۱۸۹۳ء تا ۱۹۰۰ء)۔ اس میں خاص بات یہ ہوئی کہ ہندوستان کے سرکاری دارالضرب میں چاندی کی آزاد سکہ سازی موقوف کر دیگئی اور اس کے بعد ہندوستانی زر کو معیار طلا سے منسلک کر دیا گیا۔ یہ عمل ۱۸۹۸ء میں مکمل ہوا جبکہ برطانوی ساورن کو روپے کے ساتھ غیر محدود زر قانونی تسلیم کر لیا گیا اور ان دونوں کا باہمی قانونی تناسب ۱:۱۵ مقرر کیا گیا۔

اب ہم ان چاروں دوروں پر تفصیلی نظر ڈالیں گے۔

۴۔ پہلا دور (۱۸۰۰ء تا ۱۸۳۵ء)

ایسٹ انڈیا کمپنی نے زر کی عام بدنظمی کو دور کرنے کی جو پہلی کوشش کی اس کا نتیجہ یہ ہوا کہ سونے اور چاندی کے سکے کمپنی کی مہر کے ساتھ ایک ہی وقت جاری کئے گئے اور ان دونوں سکوں کی قیمت کا تناسب، وزن، اور کھرا پن مقرر کر دیا گیا۔ لیکن معلوم یہ ہوا کہ ان دونوں دھاتوں کی بازاری قدر کے تغیرات کے باعث دونوں کی قیمت کے باہمی تناسب کو برقرار رکھنا ناممکن تھا۔ حکومت کے مقررہ تناسب کے لحاظ سے سونے کی قدر کم ہوتی تھی اس لئے اس کی جگہ چاندی نے لے لی۔ اس زمانے میں لارڈ لیورپول کی

ایک تصنیف موسوم بہ "Treatise on the Coins in the Realm" سلطنت کے سکے" انگلستان میں شائع ہوئی جس میں یہ اصول پیش کیا گیا تھا کہ صرف ایک ہی دھات معیاری اور غیر محدود زر قانونی ہونی چاہئیے۔ اسی کے ساتھ دوسری دھاتوں کے سکے بھی ڈھالے جا سکتے ہیں اور بازاری قدر کے لحاظ سے ان کو گردش میں رہنے دیا جا سکتا ہے۔ ایسٹ انڈیا کمپنی کے نظما نے ہندوستانی زر کی خرابیوں کو دور کرنے کے خیال سے اور لارڈ لیورپول کی کتاب سے متاثر ہوکر چاندی کا انتخاب کیا تا کہ اس سے ہندوستان میں واحد معیار قدر کے طور پر کام لیا جائے۔ لیکن اسی کے ساتھ انھوں نے سنہ ۱۸۰۶ء میں بنگال اور مدراس کی حکومتوں کے موسومہ مراسلے میں اس بات کا بہ نظر احتیاط ذکر کیا کہ جہاں کہیں سونا پیمانہ قدر کی حیثیت سے رائج تھا اس کو ہٹانے کا وہ ارادہ نہ رکھتے تھے۔ کمپنی نے روپے اور طلائی مہر کی قیمت کے باہمی تناسب کو برقرار رکھنے کی کوشش کی لیکن اس صورت میں طلائی مہروں کی قدر کم ہوتی تھی چنانچہ وہ رواج سے غائب ہوگئیں۔ سنہ ۱۸۱۰ء کی نظما کی سفارش کے متعلق ہندوستان کے حکام کو اجازت دیگئی تھی کہ وہ ان سفارشوں کو اپنے حسب صوابدید مناسب وقت اور طریق پر عملی جامہ پہنائیں۔ اسی لئے ان پر فوراً عمل نہیں کیا گیا۔ بالآخر سنہ ۱۸۱۸ء میں مدراس پریزیڈنسی میں "طلائی پگوڈا" کی بجائے چاندی کا روپیہ جس کا وزن ۱۸۰ گرین تھا اور جس میں $\frac{11}{12}$ حصے چاندی تھی جاری کیا گیا۔ مدراس میں پگوڈا کی تسکیک روک دی گئی۔ لیکن عوام کی سہولت کی خاطر یہ اعلان کیا گیا کہ سونے کے سکے جاری کئے جائیں گے اور تمام سرکاری دفاتر میں ان کا لین دین ایسی شرح پر ہوگا جو اعلانات کے ذریعے وقتاً فوقتاً مقرر کی جائیں گی۔ چنانچہ ابتدائی شرح ۱ : ۱۵ اختیار کی گئی۔ ۲۹۴ حد

اس اثنا میں سنہ ۱۸۲۳ء میں بمبئی کا روپیہ مدراس کے روپے سے بالکل مماثل کر دیا گیا اور آخری کارروائی یہ کی گئی کہ سنہ ۱۸۳۵ء میں ہندوستانی روپیہ اپنی موجودہ شکل اور سائز میں جاری کیا گیا جو وزن اور کھرے پن کے لحاظ سے

بالکل ۱۸۱۸ء کے مدراس کے روپے کی طرح تھا۔ اس روپے کو ایسٹ انڈیا کمپنی کے تمام علاقوں میں لین دین کے لئے واحد زر قانونی قرار دیا گیا۔ روپے کی آزاد تسکیک کے لئے دار الضرب کھولے گئے اور ہندوستانی زر کے نظام نے دو فلزی طریق یا متوازی معیار کی بجائے جو اب تک رائج تھا چاندی کے یک فلزی طریق کی شکل اختیار کر لی۔ روپے میں جتنی چاندی ہوتی تھی اس کی قدر اور روپے کی قانونی قدر ایک ہی تھی۔ یہ قانون ۱۸۹۳ء تک نافذ رہا۔

۴۔ دوسرا دور ۱۸۳۵ء تا ۱۸۷۳ء

۱۸۳۵ء کے قانون نے مجاز گردانا کہ اگر عوام مطالبہ کریں تو طلائی مہریں اور پانچ روپے، دس روپے اور تیس روپے کے سونے کے سکے بازاری قدر کے لحاظ سے ڈھالے جائیں۔ ۱۸۴۱ء میں ایک اعلان جاری کیا گیا جس کی رو سے سرکاری خزانوں کو اس بات کا مجاز گردانا گیا کہ سرکاری مطالبات طلائی مہروں کی شکل میں ان کی قدر عرفی کے لحاظ سے یعنی ۱:۱۵ کی شرح سے قبول کریں۔ ۱۸۴۸ء اور ۱۸۴۹ء میں آسٹریلیا اور کیلی فورنیا میں سونے کی دریافت کی وجہ سے سونے کی قیمت چاندی کے حوالے سے گر گئی۔ لیکن ۱:۱۵ کے سرکاری تناسب کے لحاظ سے سونا اب بیش قدر ہو جاتا تھا۔ نتیجہ یہ ہوا کہ لوگ اپنے سونے کے سکوں کے معاوضے میں بازار میں جتنی چاندی حاصل کر سکتے تھے اس سے زیادہ سرکاری شرح کے لحاظ سے وصول کر سکتے تھے اور اس موقع سے انھوں نے فائدہ اٹھایا۔ چنانچہ سرکاری مطالبات کی ادائی روپے کی بجائے سونے کے سکوں کی شکل میں کی جانے لگی۔ اس چال نے حکومت کو سخت الجھن میں ڈال دیا۔ اس لئے لارڈ ڈلہوزی کی حکومت نے ۱۸۴۱ء کا اعلان منسوخ کر دیا جس کا نتیجہ یہ ہوا کہ سونے کے سکے کا رواج موقوف ہو گیا۔ ان تدابیر کی وجہ سے زر کی قلت محسوس ہونے لگی جس کا اثر تجارت کے پھیلاؤ کے باعث خاص طور پر شدت سے محسوس کیا گیا... ۱۸۵۰ء کے بعد چاندی کی رسد طلب کے مقابلے میں

گھٹ گئی۔ علاوہ ازیں روپے بہت بڑی مقدار میں چلن سے نکال لیے جا رہے تھے اور سکے کے طور پر چلانے کے بجائے دوسری ضرورتوں میں استعمال کئے جا رہے تھے۔ گویا بقول کیسلز ایک طرف تو دارالضرب میں چاندی کو پگھلا کر صبر و تحمل اور دیدہ ریزی کے ساتھ روپے ڈھالے جا رہے تھے تو دوسری طرف عوام روپے کو گلا کر کڑا اور چوڑی بنا رہے تھے[1]۔ زر کی کمی کی وجہ سے جو دباؤ پڑ رہا تھا اس کو دور کرنے کے لئے نہ تو کوئی قابل ذکر اعتباری ذرائع موجود تھے اور نہ بنک کاری ہی نے کوئی معقول ترقی کی تھی۔ ان حالات میں لوگوں نے ایک انوکھا چارۂ کار اختیار کیا، جیسا کہ ایوان تجارت بمبئی نے حکومت کی موسومہ عرض داشت میں سونے کا سکہ جاری کرنے کی درخواست کرتے ہوئے بتلایا۔ ایوان نے لکھا تھا کہ "ملک کے باشندوں میں یہ میلان روز افزوں ہے کہ سونے کی اینٹوں کو بطور زر چلایا جائے اور یہ بھونڈی تدبیر انھوں نے موجودہ روپے ص۲۹۵
کی خرابیوں کو دور کرنے کی خاطر اختیار کی ہے۔ چنانچہ سونے کی اینٹیں جن پر انہی کے بنکوں کی مہر ثبت ہوتی ہے ملک کے اکثر حصوں میں بطور زر استعمال کی جا رہی ہیں"[2]۔ امریکی روئی کے قحط کی وجہ سے ہندوستانی روئی برآمد کرنے والوں کو سونے میں من مانی قیمتیں وصول ہوئیں اور سونا بہت بڑی مقدار میں درآمد ہوا۔ اس بنا پر یہ مطالبہ کیا گیا کہ سونے کا سکہ جاری کیا جائے جس کی تینوں ایوان ہائے تجارت نے بر زور تائید کی۔ اس مطالبے کو اس لحاظ سے اور بھی زیادہ تقویت پہنچی کہ سونے کی قدر کی کمی کا جو اندیشہ کیا جا رہا تھا اس کو حقیقی تجربے نے بڑی حد تک غلط ثابت کر دیا۔ اس لئے حکومت ہند نے نومبر ۱۸۶۴ء

---

[1] ۔ ملاحظہ ہو امبیڈکر کی کتاب موسومہ بہ "روپے کا مسئلہ" The Problem of the Rupee صفحہ ۳۴۔

[2] ۔ ملاحظہ ہو امبیڈکر کی کتاب محولۂ بالا صفحہ ۱۰۲۔

میں یہ اعلان جاری کیا کہ ساورن اور نصف ساورن سرکاری خزانوں پر علی الترتیب ۱۰ روپے اور ۵ روپے کی شرح سے لئے جائیں گے اور حکومت ہند بھی اپنے لین داروں کو حسب سہولت اور عند المطالبہ ساورن اور نصف ساورن دیگی۔ ۱۸۶۶ء میں ایوان تجارت کلکتہ نے سونے کا سکہ جاری کرنے پر دوبارہ زور دیا اور حکومت ہند نے ایک کمیشن موسوم بہ مینس فیلڈ کمیشن کا تقرر کیا۔ یہ ان کمیٹیوں اور کمیشنوں میں سب سے پہلا کمیشن ہے جو وقتاً فوقتاً ہندوستانی زر کے مسئلے کے متعلق غور و فکر کرنے کے لئے مقرر کئے گئے اور جو ملک کے زر کی خرابیوں کو دور کرنے کے لئے متضاد تدابیر یکے بعد دیگرے پیش کرتے رہے ہیں۔ مینس فیلڈ کمیشن نے حسب ذیل سفارشیں پیش کیں:-

(۱) ۱۵ روپے، ۱۰ روپے اور ۵ روپے کے سونے کے سکے جاری کئے جائیں، اس لئے کہ لوگ ان کو اسی قیمت کے نوٹوں پر ترجیح دیں گے اور سونے کے سکے کا چلن، کاغذی زر کی ترویج میں مدد دے گا۔

(۲) زر، سونے کے سکے، چاندی کے سکے اور کاغذی زر پر مشتمل ہونا چاہیئے۔ لیکن ایسے اسباب کی بنا پر جن کی کبھی صاف طور پر تشریح نہیں کی گئی، مینس فیلڈ کمیشن کی رپورٹ کے بارے میں کوئی قطعی کارروائی نہیں کی گئی۔ ۱۸۶۸ء میں ایک اعلان جاری کیا گیا جس کی رو سے ساورن اور نصف ساورن علی الترتیب ۱۰ روپے اور ۵ روپے کی بجائے ۱۰ روپے ۸ آنے اور ۵ روپے ۴ آنے کے حساب سے قبول کرنا طے پایا، اس لئے کہ اول الذکر شرح بازاری شرح کے مطابق نہ تھی اور سرکاری خزانے میں سونے کو کھینچ کر لانے میں ناکام ہوئی تھی۔ حکومت نے مینس فیلڈ کمیشن کا صاف طور پر حوالہ دیے بغیر یہ تدابیر اختیار کیں اور یہ خواہش ظاہر کی کہ وہ آخر میں چلکر سونے کے سکے کو زر قانونی بنا دیگی۔ لیکن نتائج کو مستقل قانونی شکل دینے اور طلائی زر قانونی کے اجرا کا خود کو قطعی پابند بنالینے سے پیشتر حکومت اس بات کا اطمینان کر لینا چاہتی تھی کہ ہندوستان میں سونے اور

چاندی کی باہمی قدر کیا ہونی چاہئے سر رچرڈ ٹمپل نے ۱۸۷۲ء میں
حکومت ہند کے ملاحظے میں ایک یادداشت پیش کرتے ہوئے
لکھا کہ ہندوستان کو طلائی معیار اور سونے کے سکے کی واقعی ضرورت
تھی اور اس بات کا قطعی طور پر تصفیہ کرنے کے لئے کہ سونے اور
ص ۲۵۶ چاندی کی قدر کا باہمی تناسب کیا رکھا جائے ایک کمیشن مقرر کرنا چاہئے
لیکن چونکہ گورنر جنرل کی کونسل متفق الرائے نہ ہوئی اس لئے
حکومت ہند نے اس تجویز کو نامنظور کیا۔ یہ فیصلہ ۱۸۷۴ء میں ہوا
اور اسی کے ساتھ ہندوستان کے زر کی سرگزشت کا دوسرا دور ختم ہوا۔

۵- تیسرا دور ۱۸۷۴ء تا ۱۸۹۳ء

۱۸۷۴ء تک سکہ سازی کے نقطۂ نظر سے چاندی کی
حیثیت میں بہت بڑا تغیر ہو گیا تھا۔ جرمنی نے ۱۸۷۳ء
میں چاندی کا رواج سکے کی حیثیت سے موقوف
کر دیا۔ سویڈن ڈنمارک اور ناروے نے بھی
۱۸۷۴ء میں یہی طریقہ اختیار کیا اور چاندی کی آزاد سکہ سازی کے لئے
اپنے دار الضرب بند کر دیئے لاطینی اتحاد میں جو ملک شریک تھے
ان کو بھی اسی صف میں شریک ہونا پڑا نتیجہ یہ ہوا کہ چاندی کی بہت بڑی
مقدار رواج سے ہٹ کر بازار میں آ گئی۔ اس کے علاوہ چاندی کی نئی کانیں
اور چاندی نکالنے کے جدید طریقے دریافت ہونے کی وجہ سے چاندی
کی پیداوار میں بھی بہت زیادہ اضافہ ہوا۔ دوسری طرف سونے کی
مانگ بڑھ رہی تھی جس کی وجہ یہ تھی کہ یورپ اور ریاستہائے متحدہ امریکہ
میں سونا ہی واحد معیار بن گیا تھا اور تجارت میں عام طور پر توسیع ہوئی
تھی۔ اس کے برعکس سونے کی رسد میں کمی ہو رہی تھی۔ سونے اور
چاندی کی حیثیت باہمی تعلق کے لحاظ سے محض اشیا جیسی ہو گئی اس لئے
کہ ان کو ملانے والی کوئی کڑی زر کی شکل میں موجود نہ تھی۔ کم قدر چاندی
چاندی کا معیار رکھنے والے ملکوں میں بہت بڑی مقداروں میں جانے لگی
چنانچہ ہندوستان نے بھی چاندی کی پہلے سے کہیں زیادہ مقدار

درآمد کی جس کا بڑا حصہ روپے ڈھالنے کے لئے ہندوستانی ٹکسالوں نے حاصل کیا۔ ہندوستان میں قیمتوں کی سطح کے قطعی طور پر بڑھ جانے کے جو اسباب تھے ان میں سے ایک یہ بھی تھا کہ روپے کی ڈھلائی کثیر مقدار میں ہوئی تھی۔ چنانچہ جیسا کہ آگے چلکر بیان کیا جائے گا قیمتوں کے اضافے کا یہ میلان ۱۹۰۰ء کے بعد بہت زیادہ نمایاں ہوگیا۔ چاندی کی قیمت ۱۸۷۵ء میں ۵۸ پنس فی اونس تھی۔ لیکن ۱۸۷۶ء میں ۵۲½ پنس فی اونس، ۱۸۹۰ء میں ۴۳ پنس فی اونس ۱۸۹۲ء میں ۳۷½ پنس فی اونس اور ۱۸۹۹ء میں ۲۷ پنس فی اونس تک گر گئی۔

چاندی کی قیمت کے اتار کے ساتھ روپے کی قدر مبادلہ ساورن کے حساب سے گھٹنی شروع ہوگئی۔ دوسرے الفاظ میں سونے کی مقررہ مقدار کے معاوضے میں روپیہ سستا ہوگیا۔ ایک روپے کے معاوضے میں سونے کی کم مقدار ملنے لگی۔ چنانچہ ۱۸۷۱ء میں ایک روپے کی شرح مبادلہ ۲ شلنگ تھی جو ۱۸۹۲ء میں ۱ شلنگ ۲ پنس تک گر گئی لیکن یہ بحث ذرا قبل از وقت ہے۔ لہذا اصلی بحث کی طرف رجوع کرتے ہوئے یہ بیان کر دینا مناسب ہوگا کہ ہندوستان میں زر کی اصلاح کے لئے جو ہلچل مچی اس کا رخ زیادہ تر اس بات کی طرف تھا کہ معیار طلا آخر کار اختیار کرنے کے خیال سے ٹکسالوں میں چاندی کی آزاد سکہ سازی موقوف کر دی جائے۔ ایوان تجارت بنگال اور انجمن تجارت کلکتہ نے ۱۸۷۶ء میں گورنر جنرل کے پاس ایک محضر روانہ کیا جس میں یہ درخواست کی گئی کہ ہندوستانی ٹکسالوں میں چاندی کی سکہ سازی کا لزوم عارضی طور پر موقوف کر دیا جائے۔ لیکن حکومت نے اس درخواست کو منظور کرنے سے انکار کر دیا۔ اس سلسلے میں حکومت نے یہ خیال ظاہر کیا کہ اس قسم کی کارروائی اس وقت تک اختیار نہیں کیجا سکتی جب تک کہ طلائی معیار بدل کے طور پر اختیار نہ کر لیا جائے اور طلائی معیار اس وجہ سے اختیار نہیں کیا جا سکتا تھا کہ موجودہ حالات ناقابل اعتبار اور غیر یقینی تھے

جس کی وجہ صرف یہی نہیں تھی کہ چاندی کی قیمت گری ہوئی تھی بلکہ یہ بھی کہ سونے کی قیمت بڑھ گئی تھی ۔ لیکن ۱۸۷۸ء میں خود حکومت ہند نے وزیر ہند کے پاس یہ تحریک روانہ کی کہ طلائی معیار اور سونے کا سکہ جاری کرنے کے لئے قطعی تدابیر اختیار کرنی چاہئیں اور اس اثنا میں ص ۲۴۷ ہندوستان کے عوام سے زائد اجرت تسکیک کی شکل میں روپے کی ڈھلائی کے مصارف بڑھاکر وصول کرنے چاہئیں تاکہ سونے کے سکے اور روپے کے درمیان کوئی قطعی تناسب قائم کیا جاسکے اور اس تناسب میں ضرورت کے لحاظ سے وقتاً فوقتاً تبدیلی کیجا سکے ۔ وزیر ہند نے اس تجویز کو ایک کمیٹی میں رائے کے لئے بھیجا ۔ کمیٹی نے کئی اسباب کی بنا پر تجویز کی مخالفت کی اور کسی قدر بزرگانہ شان سے یہ مشورہ دیا کہ " بہتر یہ ہے کہ چپکے بیٹھے رہو اور گھبراہٹ اور پریشانی میں کوئی ایسا ادھورا قانون وضع نہ کرو جس کے نتیجے کے متعلق کوئی پیش گوئی نہ کی جاسکتی ہو اور جس کے اثر کا کوئی اندازہ نہ کیا جاسکتا ہو " حکومت ہند نے بدرجۂ مجبوری طلائی معیار کے عوض بین قومی دو فلزی طریق کو پسند کیا اور ایسے زمانے میں جبکہ دنیا کی ہر قوم اس طریق سے دست بردار ہو رہی تھی وہ انتہائی عقیدتمندی کے ساتھ مدت دراز تک اس سے چمٹی رہی ۔ ۱۸۶۷ء اور ۱۸۹۹ء کے درمیان کم و بیش ۴ بین قومی زر کی کانفرنسیں ہوئیں جن کو منعقد کرنے کا مقصد یہ تھا کہ یورپ کے مختلف ملکوں اور ریاستہائے متحدہ امریکہ کے زر کی مشکلات کو دور کرنے کی تجاویز پیش کیجائیں ۔ ہندوستان اول سے آخر تک بین قومی دو فلزی طریق کا حامی تھا جس کی وجہ زیادہ تر یہ تھی کہ اس کو اس بات کا یقین تھا کہ اس طریق کا اختیار کرنا اس کے لئے خاص طور پر یوں فائدہ مند ہوگا کہ وہ چاندی کو دنیا کے زروں میں اس کی سابقہ حیثیت پر بحال کرنے میں مدد دے گا جس کی بدولت اس کو امید تھی کہ چاندی کی قیمت بڑھ جائے گی اور اس طرح ہندوستان کے راستے سے مبادلے کی مشکلات دور ہوجائیں گی ۔ لیکن یہ تجویز

زیادہ تر اس لئے ناکام ہوئی کہ انگلستان اس کا مخالف تھا اور دوسری یورپی قومیں بھی جو انگلستان کی تقلید میں طلائی معیار اختیار کرنے کی آرزومند تھیں چاندی کے معیار والے ملکوں میں دو فلزی طریق کے رواج کو ناپسند کرتی تھیں۔ ان کو یہ خوف تھا کہ اگر چاندی کے معیار والے ملکوں میں دو فلزی طریق رائج ہوا تو سونے کی مانگ بڑھ جائے گی جس کا یہ نتیجہ ہوگا کہ سونے کی قیمتیں بہت چڑھ جائیں گی اور یورپی ممالک جو اپنے زروں کو یک فلزی معیار طلا کی مستحکم بنیاد پر قائم کرنے میں مصروف تھے، پریشانی میں مبتلا ہو جائیں گے۔

۶۔ چوتھا دور (۱۸۹۳ء تا ۱۹۰۰ء)

اس اثنا میں چاندی کی قیمت مسلسل گر رہی تھی اور ریاستہائے متحدہ کی حکومت نے یہ فیصلہ کیا کہ قانون شرمن کو جس کی رو سے حکومت مذکور پر سکہ سازی کی غرض سے سالانہ ۵۴ ملین اونس چاندی کی خریداری لازم تھی، منسوخ کر دیا جائے۔ ان دونوں چیزوں نے نہ صرف چاندی بلکہ ہندوستانی روپے کی حالت کو بھی ہمیشہ سے زیادہ اندیشناک بنا دیا۔ ان حالات میں حکومت ہند نے ۱۸۹۲ء میں وزیر ہند کے پاس مکرر یہ تحریک روانہ کی کہ اگر بین قومی زر کانفرنس جو اس وقت برسلز میں اپنے اجلاس کر رہی تھی بین قومی کارروائی کے حق میں کسی نتیجے پر پہنچنے سے قاصر رہے تو ہندوستانی ٹکسالوں میں چاندی کی آزاد سکہ سازی اس خیال سے موقوف کر دی جائے کہ آخر کار طلائی معیار اختیار کیا جائے گا۔ نظر بریں ۱۸۹۲ء میں ہرشل کمیٹی بٹھائی گئی تاکہ حکومت ہند کی مذکورۂ بالا تجویز کی روشنی میں زر اور مبادلے کی صورت حال پر غور کرے۔ ہرشل کمیٹی کی نشست ابھی جاری ہی تھی کہ ص ۲۹۸
برسلز کانفرنس سخت ناکامی کے ساتھ برخاست ہو گئی۔ ہرشل کمیٹی کو اس وقت کے ہندوستانی نظام زر کے مندرجۂ ذیل اہم نقائص دور کرنے کے لئے تدابیر پیش کرنا تھیں:- (۱) چاندی کے یک فلزی

طریق کے رواج اور طلائی معیار والے ملکوں کے مقابلے میں شرح مبادلہ کے اتار کی وجہ سے حکومت ہند کی مالی مشکلات؛ (ب) شرح مبادلہ کے گر جانے کی وجہ سے ہندوستان کے لوگوں اور اس کی تجارت پر مضر اثرات؛ اور (ج) گری ہوئی شرح مبادلہ کی وجہ سے ہندوستان کے یورپی عہدہ داروں کی مشکلات۔

۷۔ (۱) حکومت ہند کی مالی مشکلات[۱]

حکومت ہند کو زیادہ تر اس وجہ سے مشکلات کا سامنا کرنا پڑتا تھا کہ اس کو اپنے ذمے کے واجبات یا مطالبات "وطن" سونے میں ادا کرنے کی غرض سے ہر سال بہت بڑی رقم انگلستان بھیجنی پڑتی تھی۔ روپے کی جو کچھ قیمت سونے میں قرار پاتی اسی سے ہندوستان پر اس مطالبے کے حقیقی بار کا تعین ہوتا تھا۔ یہ قیمت یا شرح مبادلہ جیساکہ بیان کیا جاچکا ہے ۱۸۷۴ء سے مسلسل گر رہی تھی اور آیندہ اور بھی گرنے کا اندیشہ تھا۔ سر ڈیوڈ ہاربر نے جو گورنر جنرل کی کونسل میں ۱۸۸۸ء سے ۱۸۹۳ء تک رکن مالیہ رہے ان مشکلات کو جن سے حکومت اس صورت حال کے باعث دوچار تھی حسب ذیل الفاظ میں بیان کیا ہے:۔

"ہماری مشکلات کا فوری سبب جو سر دست اہم ترین سبب بنا ہوا ہے یہ ہے کہ چاندی کی قیمت سونے میں گر رہی ہے جس کی وجہ سے ہندوستان پر دو سال کے اندر ۴ کرور روپے سے زائد مصارف کا بار پڑا۔ اگر چاندی کی قیمت کے اتار کو روک دیا جائے اور ہندوستان اور انگلستان کے زروں کی شرح مبادلہ خواہ وہ موجودہ ادنی سطح پر ہی کیوں نہ ہو مستقل طور پر مقرر کر دی جائے تو موجودہ گھاٹے سے نمٹنے میں بڑی آسانی ہوگی ہمارے آیندہ سال کے مالیے کا دارومدار اولاً شرح مبادلہ پر اور دوسرے ان لوگوں پر ہے جو چاندی کی قیمت پر

---

[۱] ملاحظہ ہو ہرشل کمیٹی کی رپورٹ فقرہ ۳ تا ۶۔

اثر ڈالنے کا اختیار رکھتے ہیں۔ اگر ہم ۱۵۹۵۱۰۰ روپے کے موجودہ گھاٹے کے لئے موازنے میں رقم شامل کریں اور شرح مبادلہ میں ایک پنی کی بیشی ہو تو ہمارے موازنے میں توفیر ہو جائے گی۔ اگر شرح مبادلہ میں ایک پنی کی کمی ہو تو موازنے میں ۳ کرور روپے سے زائد کا گھاٹا آئے گا۔ اگر ڈیڑھ کرور کا محصول لگایا جائے اور شرح مبادلہ میں خفیف سی کمی ہو تو محصول میں اتنی ہی مقدار کا اضافہ کرنا پڑے گا۔ اگر شرح میں ذرا سا اضافہ ہو جائے تو ممکن ہے کہ محصول لگانے کی ضرورت ہی نہ ہو۔"

۸۔ (ب) ہندستان کے لوگوں پر شرح مبادلہ کے آثار کا اثر[۱]

حکومت کے لئے ضروری تھا کہ اپنے ذمے کے واجبات بہ شکل اسٹرلنگ ادا کرنے کی غرض سے روپے کی بڑھی ہوئی تعداد مہیا کرتی جس کے یہ معنی تھے کہ محصول لگا کر یہ زائد روپیہ حاصل کیا جاتا۔ اس میں شک نہیں کہ اس میں محصول کے بار کا مستقل طور پر بڑھ جانا لازمی نہ تھا اس لیے کہ ہوسکتا تھا کہ مرور زمانہ کے ساتھ ہندوستان میں چاندی کے حساب سے اشیا کی قیمتوں کا اضافہ محصول کے زائد بار کو متوازن کردے اور اس طرح روپوں کی زیادہ تعداد پیداوار کی اسی مقررہ مقدار کو تعبیر کرے۔ ۲۹۹
ایسی حالت میں محصول کے بار کا واجبی پیمانہ پیداوار کی مقدار ہوگا نہ کہ پیداوار کی نمایندگی کرنے والے روپے کی تعداد۔ لیکن مکمل توازن یا مطابقت قائم ہونے کے لئے وقت لگنا ضروری ہے اور اس اثنا میں ہندوستانی رعیت کو پیداوار کی شکل میں زیادہ ادائی کرنی ہوگی۔ ہرشل کمیٹی نے یہ بتلانے کی کوشش کی کہ گو شرح مبادلہ کے گر جانے کی وجہ سے آخر کار باشندوں پر بحیثیت مجموعی زیادہ بار نہیں پڑے گا۔ پھر بھی یہ ممکن تھا کہ بار ایک جماعت سے دوسری جماعت پر منتقل ہو جائے۔ چنانچہ شرح مبادلہ کی کمی کی وجہ سے ان لوگوں کا بار ہلکا ہو گیا تھا جو دوامی

---

[۱] ملاحظہ ہو ہرشل کمیٹی کی رپورٹ فقرہ ۳۲ تا ۳۴۔

بند وبست کے تحت مقررہ مالگزاری ادا کر رہے تھے۔ اسی طرح ان لوگوں کا بار بھی ہلکا ہوگیا جن کی مالگزاری عارضی بند وبست کے سلسلے میں دوبارہ مقرر نہیں ہوئی تھی۔ لیکن دوسری طرف نمک کا بڑھا ہوا محصول عوام پر بار ڈال رہا تھا اور ان لوگوں کے حق میں اور بھی بوجھل بن گیا تھا جو چاندی کی قیمت سونے میں گر جانے کی وجہ سے روپے کے حساب سے اشیا کی بڑھی ہوئی قیمتوں کا بار اٹھا رہے تھے۔

جو لوگ نقرئی معیار کو جاری رکھنے کے حق میں تھے یہ دلیل پیش کرتے تھے کہ شرح مبادلہ کی کمی برآمد کے حق میں محرک تھی اور نظری طور پر درآمد کے لئے ناموافق ہونے کے باوجود ہندوستان کی درآمدی تجارت اس کمی سے حقیقی طور پر متاثر نہیں ہوئی تھی۔ اس لئے کہ درآمدی اشیا کی قیمتیں سونے کے لحاظ سے گر گئی تھیں اور اس سے زیادہ تیزی سے گر رہی تھیں جتنی کہ روپے کی قیمت سونے میں گر رہی تھی اس طرح یورپ سے اشیا کی جو مقدار ہندوستان میں درآمد ہو رہی تھی اس کا اوسط ایک روپے اور ایک ساورن کے حساب سے ۱۸۷۲ء تا ۱۸۷۳ء کے مقابلے میں یقیناً کم نہ تھا۔ جیسا کہ کیمرر نے کہا ہے "ہرشل کمیٹی کی رپورٹ شایع ہونے سے قبل بیس سالہ مدت میں اشیا کی درآمدی و برآمدی تجارت کی حقیقی نشو و نما ایسی نہ تھی کہ اس کی بنا پر نقرئی معیار کو قصوروار ٹھیرانا حق بجانب ہوتا" [۱]

اب رہا شرح مبادلہ کی کمی کا برآمد کے حق میں محرک ہونا تو ظاہر ہے کہ یہ ایک عارضی اور سرسری فائدہ ہے، اس لئے کہ یہ توقع نہیں کیجا سکتی کہ شرح مبادلہ غیر محدود طریقے پر گھٹتی رہے گی۔ علاوہ ازیں اگر یہ مان بھی لیا جائے کہ شرح کی کمی برآمد کے حق میں محرک ہے۔

۱۔ ملاحظہ ہو کیمرر کی کتاب موسوم بہ "جدید اصلاحات زر" Modern Currency Reforms صفحہ ۲۷ و ۲۸۔

تو یہ بھی تو دیکھنا چاہئے کہ اس کے مقابل میں وہ درآمد کی روک تھام کرتی ہے۔
مانا کہ ہندوستان درآمدی اشیا کی اتنی ہی مقدار حاصل کر رہا تھا جتنی کہ
شرح مبادلہ کی کمی سے پیشتر اس کو وصول ہو رہی تھی تو اس کی وجہ ممکن ہے
یہ ہو کہ درآمدی اشیا کی قیمتیں سونے کے لحاظ سے کم ہو گئی تھیں۔ لیکن اگر
ہندوستانی شرح مبادلہ کم نہ ہوئی ہوتی اور اس کے ساتھ ہی اشیا کی قیمتیں
سونے کے لحاظ سے گری رہتیں تو ہندوستان کو درآمدی اشیا اس سے
زیادہ مقدار میں وصول ہوتیں جتنی کہ حقیقت میں وصول ہوئیں۔
برآمد کی عارضی بیشی اور درآمد کی عارضی کمی کو نظر انداز بھی کر دیا جائے تو
زر کے معیار کو بدستور رہنے دینے کے خلاف ایک اور اہم دلیل یہ
تھی کہ ہندوستان کی مجموعی درآمدی اشیا کا کم و بیش ۷۴ فیصد طلائی معیار والے
ملکوں سے اور صرف ۲۶ فیصد نقرئی معیار والے ملکوں سے آرہا تھا۔
اس طرح طلائی معیار والے ملکوں سے ہندوستان کے تجارتی و مالی ص۳۰۰
تعلقات گہرے ہو گئے تھے۔ لیکن روپے کی قیمت کے مستقل اتار کا لازمی
نتیجہ یہ ہونا چاہئے کہ ہندوستان کی خارجی تجارت میں سخت الجھن پیدا
ہو اور اس میں سٹے کا نقصان رساں عنصر داخل ہو جائے۔ اگر یہ بھی
مان لیا جائے کہ روپے کی گری ہوئی قیمت ہندوستانی آجر کو عارضی
فائدہ پہنچا رہی تھی تو یہ فائدہ مزدور کے نقصان سے حاصل ہو رہا تھا
اس لئے کہ اجرتیں قیمتوں کے مقابلے میں ذرا دیر سے بڑھتی ہیں۔
اس طرح بحیثیت مجموعی ہندوستان کے فائدے کا لحاظ کرتے شرح مبادلہ
کے مسلسل اتار کو اچھا نہیں کہا جا سکتا۔
حکومت نے محض اس امر کے مدنظر کہ سرکاری مالیے اور تجارتی
طبقے کے لئے دشواریاں پیدا ہو گئی تھیں نقرئی معیار ترک کر کے طلائی
معیار جاری کرنے کی کوشش کی۔ ایسی حالت میں حکومت پر شدید نکتہ چینی
قابل اعتراض ہو گی۔ اس میں شک نہیں کہ دوسرا چارۂ کار یہ تھا کہ درآمدی محصول
جیسا کوئی محصول عائد کر کے جو عوام میں نامقبول نہ ہو آمدنی بڑھائی جاتی اور

سرکاری مصارف میں سختی کے ساتھ کاٹ چھانٹ کی جاتی جس کا اختیار کرنا حکومت کے لئے قطعاً محال نہ تھا۔ لیکن ایسی حالت میں جبکہ روپے کی قدر مبادلہ میں مسلسل تغیرات ہو رہے ہوں لگاتار محصول لگانے اور کفایت شعاری سے کام لینے کا نتیجہ یہ ہوتا کہ پیچیدگیاں غیر معمولی طور پر بڑھ جاتیں اور ناقابل اطمینان اور غیر یقینی حالات پیدا ہو جاتے۔ اس لحاظ سے اس امر کا اعادہ نامناسب نہ ہوگا کہ حکومت کی یہ آرزو کہ عدم تیقن اور بے اطمینانی کو دور کرنے کی خاطر نقرئی معیار کے عوض طلائی معیار اختیار کرے نہ صرف قدرتی بلکہ مستحسن بھی تھی۔

۹۔ شرح مبادلہ کا اتار اور غیر ملکی سرمایہ

شرح مبادلہ میں بھاری کمی کا اثر یہ ہوا کہ ہندوستان میں برطانوی اصل کا شغل بڑی حد تک رک گیا اور اسی کے ساتھ ملک کی ترقی بھی جس کا اس شغل اصل پر بڑی حد تک انحصار تھا۔ واقعہ یہ ہے کہ لندن قرضے کا بازار ہے اور تمام لین دین سونے میں کرتا ہے۔ برطانوی اصل کے ہندوستان آنے میں دو باتوں نے سخت مزاحمت پیدا کی۔ ایک تو یہ کہ شغل اصل پر مقررہ سود ملنے کا اطمینان نہ تھا۔ دوسرے یہ کہ مصروف اصل کو یہاں سے انگلستان منتقل کرنا ہو تو اس کی مقدار کم ہو جانے کا اندیشہ تھا۔ بیرونی فرموں کو ہندوستان میں اپنا کاروبار چلانے کے لئے یورپی ملازموں کی ضرورت تھی لیکن شرح مبادلہ کے اتار نے ان کی خدمات حاصل کرنے میں بھی دشواری پیدا کر دی۔ غیر ملکی اصل کو ہندوستان آنے کی ترغیب دینا مشکل ہو گیا جس کی وجہ سے ہندوستان کی مقامی جماعتوں کے مالیہ پر بھی مضر اثر پڑا۔

۱۰۔ (ج) یورپی عہدہ داروں کی حالت

حکومت ہند کو ان مشکلات کا بھی سامنا کرنا تھا جو اس کے عہدہ داروں کو پیش آ رہی تھیں۔ انھوں نے یہ مطالبہ شروع کیا کہ انھیں اس نقصان کا معاوضہ دیا جائے جو وہ شرح مبادلہ کے اتار کی وجہ سے اٹھا رہے تھے۔

ان کو تنخواہ روپے میں ملتی تھی اور اپنے اہل وعیال کی پرورش اور اپنے بچوں کی تعلیم کے اخراجات انگلستان کو اسٹرلنگ کی ایک مقررہ رقم میں بھیجنے پڑتے تھے جس کے لئے ان کی آمدنی کا پہلے سے بہت زیادہ حصہ خرچ ہو رہا تھا۔ اس کی وجہ سے ان میں سخت بے اطمینانی پیدا ہو گئی تھی۔

۱۱- ہرشل کمیٹی کی سفارشیں ص۲۰۱

ہرشل کمیٹی نے یہ اطمینان کر لینے کے بعد کہ موجودہ زر کے نظام میں اصلاح کی شدید ضرورت تھی اصلاحی تدابیر پیش کرنی شروع کیں۔ دو فلزی طریق اس وقت خارج از بحث تھا۔ لیکن چاندی کا رواج زر کی حیثیت سے بند کر دینے اور طلائی معیار رائج کرنے کی بجائے ایک طرح سے معیار لنگ کی سفارش کی گئی جس کی رو سے سونے یا چاندی کی آزادانہ سکہ سازی روک دی گئی۔ اور روپیہ بدستور غیر محدود زر قانونی رکھا گیا۔ رہا سونا تو اس کو عبوری دور میں صرف جزوی حیثیت سے زر کے طور پر استعمال کیا جا سکتا تھا۔ البتہ عبوری دور کے اختتام پر مکمل طلائی معیار کو جاری کرنے کے بارے میں مزید تدابیر اختیار کی جانے والی تھیں۔

۱۲- ہرشل کمیٹی کی رپورٹ کے بارے میں حکومت کی کارروائی

حکومت ہند نے رپورٹ منظور کر لی اور ۱۸۹۳ء میں ایک قانون پاس ہوا جس کی رو سے قانون سکہ سازی بابتہ ۱۸۷۰ء اور قانون ہندوستانی زر کاغذی بابتہ ۱۸۸۲ء کی ترمیم ہو گئی۔ ۱۸۹۳ء کے قانون کی رو سے یہ قرار پایا کہ ہندوستانی ٹکسالوں میں چاندی کی آزادانہ سکہ سازی فوراً بند کر دی جائے۔ البتہ حکومت ہند کو روپیہ ڈھلوانے کا اختیار دیا گیا۔ علاوہ ازیں تین انتظامی اعلان بھی ایک ساتھ جاری کئے گئے۔ پہلے اعلان میں یہ قرار دیا گیا کہ سرکاری ٹکسالوں میں جو سونا اور سونے کے سکے داخل کیے جائیں ان کے مبادلے میں ۱۶ پنس فی روپیہ کے حساب سے روپے دیے جا سکیں گے۔ دوسرے اعلان میں سرکاری واجبات کی ادائی میں سونے کے ساورن اور نصف ساورن اسی شرح مبادلہ سے قبول کرنے کا مجاز گردانا گیا۔

تیسرے یہ اعلان کی رو سے یہ انتظام کیا گیا کہ محکمۂ زر کاغذی سے کرنسی نوٹ یا کاغذی زر جاری کیا جائے اور اسی شرح سے سونے کے سکے یا سونے کے مبادلے میں دیا جائے۔

ان انتظاموں کا مقصد اولاً یہ تھا کہ روپے کی قدر مبادلہ چڑھا دی جائے یا کم از کم قیمت کے اتار کو روکا جائے۔ دوسرے یہ کہ غیر ملکی سرمایے کی درآمد کو بڑھایا جائے۔ تیسرے یہ کہ سونے کے سکے کے استعمال سے لوگوں کو پوری طرح واقف کرایا جائے۔ آخر میں یہ کہ چاندی کی درآمد کو روکا جائے۔ عام منصوبہ یہ تھا کہ ان ابتدائی تدابیر کو اختیار کیا جائے جو بعد میں طلائی معیار کو رائج کرنے میں مدد دیتیں اور ہندوستان کو طلائی معیار کے ملکوں سے فوراً منسلک کر دیا جائے۔ طلائی معیار کو جاری کرنے سے پیشتر عبوری دور کو ضروری خیال کیا گیا۔

۱۳۔ فاؤلر کمیٹی (۱۸۹۸ء) کے تقرر کے اسباب

۱۸۹۳ء کے بعد زر کی حیثیت مسلمہ طور پر عبوری اور عارضی ہو گئی اور کچھ نہ کچھ قطعی کارروائی کرنا ضروری تھا۔ تجارتی طبقے کے زور دینے پر یہ کارروائی جلد اختیار کر لی گئی۔ زر کے بازار میں زر کی قلت کے سبب یہ طبقہ سخت دشواریاں محسوس کر رہا تھا۔ زر کی قلت کا سبب یہ تھا کہ ٹکسالوں میں آزاد سکہ سازی بند کر دی گئی تھی اور کونسل بلوں کی فروخت عارضی طور پر موقوف ہو گئی تھی جس کا نتیجہ یہ ہوا کہ بٹے کی شرحیں بہت بڑھ گئیں۔ اس اثناء میں روپے کی قدر مبادلہ بتدریج چڑھ رہی تھی اور ایسا معلوم ہو رہا تھا کہ ہندوستان میں طلائی معیار رائج کرنے یا کم از کم اس مقصد کے پیش نظر کچھ نہ کچھ کارروائی کرنے کا وقت قریب آپہنچا ہے چنانچہ اس بنا پر ۱۸۹۸ء میں فاولر کمیٹی کا تقرر کیا گیا۔ ص ۳۰۲

۱۴۔ حکومت ہند کی تجویز

کمیٹی نے کئی تجویزوں پر غور کیا۔ پہلی تجویز حکومت ہند کی تھی جس کا مقصد یہ تھا کہ روپے کی تعداد میں مزید کمی کی جائے تاکہ روپے کی قیمت ۱۶ پنس تک بڑھ جائے۔

۱۸۹۸ء تک حکومت ہند اس نتیجے پر پہنچ گئی تھی کہ چاندی کا رواج زر کی حیثیت سے بند کر دینا چاہئے اور ایسی تدابیر اختیار کرنی چاہئیں جن کا انجام طلائی معیار کے رواج پر ہو۔ ٹکسالوں میں چاندی کی آزاد سکہ سازی کی موقوفی کا تجربہ حکومت کو اپنے نقطۂ نظر سے نہایت کامیاب معلوم ہوا۔ اس لئے کہ اس کے بعد سے روپے کی قدر مبادلہ بتدریج چڑھتی جا رہی تھی۔ جیسا کہ مندرجۂ ذیل گوشوارے سے معلوم ہوگا۔

تقویمی سال	چاندی کے لحاظ سے روپے کی قدر ذاتی	روپے کی اوسط قدر مبادلہ (شلنگ پنس)
۱۸۹۴ء	۱۱ ۱/۳ پنس	۱ - ۱ ۱/۲
۱۸۹۵ء	۱۱ ۳/۸	۱ - ۱ ۳/۸
۱۸۹۶ء	۱۱ ۷/۸	۱ - ۲ ۱/۲
۱۸۹۷ء	۱۰ ۱/۲	۱ - ۳ ۱/۴
۱۸۹۸ء	۱۰ ۳/۸	۱ - ۳ ۷/۸

حکومت ہند نے طلائی معیار قائم کرنے کی ابتدائی تدابیر کے طور پر حسب ذیل تجویز پیش کی:۔

(۱) انگلستان میں زر قرض لیا جائے اور اس کا ایک جزو سونے کی شکل میں ہندوستان بھیجا جائے تاکہ اس سے ایک بنیادی ذخیرۂ طلا کا کام لیا جائے۔ (۲) کچھ روپیہ رواج سے ہٹا کر بگلا دیا جائے تاکہ روپے کی قیمت ۱۶ پنس تک بڑھ جائے[ل] (۳) روپیہ گلانے سے جو چاندی نکلے اسے بیچ کر سونا

ل۔ اس سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ حکومت نظریۂ مقدار زر پر کامل عقیدہ رکھتی تھی۔ لیکن نوگار و بیہ بتلاتا ہے کہ نظریئے کے لحاظ سے روپے کی قیمت کی بیشی اور روپے کی مقدار کی تحدید کے درمیان جو تعلق ہونا چاہئے تھا وہ حقیقت میں موجود ہی نہ تھا۔ اس لئے کہ

حاصل کیا جائے اور یہ سونا بھی محفوظ ذخیرۂ طلا میں شریک کر دیا جائے۔ (۴)
حکومت کو چاہئے کہ سونے کو اپنے پاس سے اس وقت تک الگ نہ کرے ص ۳۰۳
جب تک کہ روپے کی قدر مبادلہ ۱۶ پنس تک نہ بڑھ جائے۔ گویا طلائی زر قانونی
کو زر کی پالیسی کا آئندہ نصب العین مانتے ہوئے ہندوستان میں سونے کو
اس وقت تک زر قانونی نہ بنایا جائے جب تک کہ روپے کی قدر مبادلہ کی
سطح اونچی نہ ہو جائے۔

یہ تجویز اس خیال پر مبنی تھی کہ ہندوستانی ٹکسالوں میں آزاد سکہ سازی
کی موقوفی کی وجہ سے زر کی رسد کا طلب کے مقابلے میں کم ہو جانا ہی روپے
کی قدر مبادلہ کی بیشی کا اصلی سبب تھا۔ اور یہ کہ جب تک یہ سبب عمل کرتا رہیگا
اس وقت تک شرح مبادلہ میں مزید اضافے کی توقع کیجا سکتی تھی یہاں تک کہ
آخر کار ۱۶ پنس کی شرح قائم ہو جائے گی۔ فاؤلر کمیٹی نے اس رائے سے
اتفاق نہیں کیا کہ روپے کی قدر مبادلہ کی بیشی کا باعث سراسر زر کی تخفیف تھی

بقیہ مضمون حاشیہ صفحہ گذشتہ:۔ شرح مبادلہ کی بیشی کا یہ نتیجہ توقع کے مطابق رونما نہیں ہوا
کہ اولاً ملک کے اندر اشیا کی قیمتیں گرتیں اور اس کے بعد درآمد میں کمی اور برآمد میں بیشی ہوتی جس کی
وجہ سے شرح مبادلہ موافق ہو جاتی۔ واقعہ یہ ہے کہ ٹکسالوں میں آزاد سکہ سازی کی موقوفی کے
بعد ہندوستان میں اشیا کی قیمتیں ۱۸۹۳ء اور ۱۸۹۶ء کے درمیان کم و بیش پانچ سال تک
ایک حالت پر قائم رہیں اور ۱۸۹۸ء میں تیزی کے ساتھ بڑھ گئیں۔ یہ بات بھی معنی خیز ہے کہ
شرح مبادلہ میں استحکام ۱۹۰۰ء میں ٹھیک اس وقت رونما ہوا جبکہ حکومت نے روپیہ بڑے
پیمانے پر ڈھالنا شروع کر دیا تھا۔ روپے کی قدر مبادلہ کو بڑھانے والا اصل سبب یہ تھا
کہ چاندی سے جو روپیہ بنایا جاتا تھا اس کا تعلق سکے کی حیثیت سے چاندی سے ٹوٹ گیا تھا
چنانچہ اسی وجہ سے روپے کی قیمت میں بیشی اور چاندی کی قیمت میں کمی رونما ہوئی۔ ان حالات میں
حکومت نے جو تدابیر اختیار کیں ان سے اس سے بہتر نتائج پیدا ہوئے جو کہ اپنے مقصد کو حاصل کرنے کے
نقطۂ نظر سے اس کے ذہن میں تھے۔ ملاحظہ ہو برٹ رینڈ نوگارو کی کتاب موسوم بہ "زر" (La
Monnaie) صفحہ ۴۴ تا ۵۹ اور وی جی کالے کی کتاب موسوم بہ معاشیات ہند جلد دوم صفحہ ۴۲۹ حاشیہ۔

کمیٹی نے یہ خیال ظاہر کیا کہ روپے کی قیمت بحوالۂ طلا کو متاثر کرنے والی قوتوں کا عمل پیچیدہ اور مبہم تھا، اس لیے کمیٹی ویسی سخت کارروائی کی سفارش کیلئے تیار نہ تھی جیسی کہ حکومت ہند نے تجویز کی تھی، خاصکر اس لئے بھی کہ ایسی کارروائی ہندوستانی زر کے بازار میں قلت کو بڑھا دے گی اور تجارتی طبقوں کو مخالفت کی ترغیب دے گی۔

۱۵ لنڈسے کی تجویز

کمیٹی کے سامنے جو دوسری تجویزیں پیش ہوئیں ان میں سے اس تجویز کا ذکر خاص طور پر ضروری ہے جو اے ایم لنڈسے بنک آف بنگال کے نائب معتمد و خزانہ دار نے پیش کی تھی۔

یہ تجویز اس لئے اہمیت رکھتی ہے کہ وہ اس طریق کار سے گہری مشابہت رکھتی ہے جو بعد میں چلکر اختیار کیا گیا۔ اس تجویز میں یہ مشورہ دیا گیا تھا کہ لندن میں ۱۰ ملین پاونڈ کی رقم بطور قرض طویل مدت کے لئے حاصل کیجائے اور محفوظ ذخیرۂ معیار طلا کے طور پر وہیں رکھی جائے سنہ ۱۸۹۳ء کے انتظام کا منشاء یہ تھا کہ حکومت پر سونے یا طلائی ساورن کے مبادلے میں روپے دینے کی پابندی عائد کر کے روپے کی قیمت کو ۱۶ پنس سے اوپر چڑھنے سے روکا جائے۔ لنڈسے کا مقصد یہ تھا کہ اس عمل میں اتنا اضافہ اور کیا جائے کہ روپے کی قیمت کو ۱۶ پنس سے نیچے گرنے سے روکنے کے لئے روپے کے معاوضے میں اسٹرلنگ دینے کا انتظام کیا جائے۔ اسی لئے یہ تجویز پیش کی گئی کہ حکومت ہند کو چاہئے کہ لندن کے موسومہ اسٹرلنگ ڈرافٹ کم از کم ایک ہزار پاونڈ کے ۱ شلنگ ۳ $\frac{3}{4}$ پنس کی شرح سے ہندوستان میں فروخت کرے اور لندن میں ان کو وہاں کے ذخیرۂ طلا سے ادا کیا جائے۔

اسی طرح لندن میں روپے کے ڈرافٹ درخواست گذاروں کے ہاتھ ۱ شلنگ ۴ $\frac{1}{16}$ پنس کی شرح سے فروخت کئے جائیں جن کی مقدار کم از کم ۱۵ ہزار روپے ہو۔ اگر ہندوستان میں اسٹرلنگ ڈرافٹ فروخت کرنے سے زائد روپیہ جمع ہو جائے جس کا نتیجہ یہ ہو کہ لندن کے ذخیرۂ طلا میں کمی ہو جائے تو زائد روپیہ فلز کے طور پر بیچ کر اتنی ہی قیمت کا